

DAS ROTAS OCEÂNICAS OS MARES DA ÁSIA



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues | Ana Paula Avelar



ACADEMIA DE MARINHA



DAS ROTAS OCEÂNICAS: “OS MARES” DA ÁSIA



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues | Ana Paula Avelar



ACADEMIA DE MARINHA

FICHA TÉCNICA

Título: Das Rotas Oceânicas: “Os Mares” da Ásia

Coordenação: Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Assessor de edição: Paulo Silva Varela

Organização e revisão: António Mano Loução
António Rocha de Freitas
Paulo Silva Varela
Sónia Aires Lima

Comissão Científica: Ana Paula Avelar
António Costa Canas
Ernestina Carreira
João Paulo Oliveira e Costa
João Telles e Cunha
Jorge Semedo de Matos
José Malhão Pereira
Roderich Ptak
Vítor Gaspar Rodrigues

Capa: Atlas de Fernão Vaz Dourado, 1571, folha 7
Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Data: Novembro 2024

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: Grafisol, Lda

ISBN: 978-972-781-181-6

Depósito legal: 539453/24

APOIO



ÍNDICE

PREFÁCIO	IX
INTRODUÇÃO	XI
 I – DA ARTE DE NAVEGAR	
Vénus e Gama na travessia do Índico Carlota Simões Carlos Santos	17
Os prémios da longitude e o conhecimento do Céu e da Terra nos séculos XVI e XVII António Costa Canas	31
Os navios e florestas da Carreira das Índias: estudos sobre a construção naval ibérica Miguel Martins / Adolfo Silveira	61
A Taforeia, navio dos séculos XV e XVI Fernando Pedrosa	85
Os Exames na Formação do Piloto Oceânico Carmo Lacerda	103
Os pilotos árabes do pequeno Índico no contexto da grande Ásia Juan Acevedo	113
Pedro Fernandes Queirós e a descoberta do Pacífico (séc. XVI-XVII) José Manuel Malhão Pereira	121
The Dan’gan and Jiapeng Islands on Maps and in Nautical Works of the Ming Period Roderich Ptak	161
Os 400 anos de Nagasaki (1570-1571) e o início de um ciclo de estudos sobre China e Japão e Roteiros do Japão que se prolonga até o presente Carlos Francisco Moura	193
Naufrágios da Carreira da Índia Filipe Castro	215

II – DAS ROTAS DAS ESPECIARIAS

A Rota do Cabo e as Rotas da Seda

João Paulo Oliveira e Costa 245

Reconocimiento del Oriente por Occidente. Iban hacia un mar; tornaban desde un océano

Mariano Cuesta Domingo 259

The Maritime Silk Road and Chinese migrations to Peninsular Malaysia (1511-1911)

Diogo Borges 291

El Galeón de Manila y China: influencia mutua durante la dinastia Ming

Enrique Esquivel Lalinde 309

A epopeia do explorador Padre António de Andrade pelos «desertos de neve» até ao «Teto do Mundo» (1600-1624)

José Manuel Maia 329

Uma materialidade singular: A odisseia de um cofre veneziano da Europa à Ásia e de volta novamente

João Teles e Cunha 347

A produção de leques chineses e a dinâmica comercial nos Mares da Ásia

Paulo Assunção 389

III – IMPACTOS SOCIAIS E POLÍTICO-MILITARES

O matemático das estrelas. Histórias de espões e de partilha de saberes na ressaca das primeiras viagens de circum-navegação.

Amândio Barros 415

Entre o Mar e a Terra: Da armada do Suez à expedição à Abissínia (1540-1543)

Luís Costa e Sousa | Vítor Gaspar Rodrigues 433

O desastre de Mormugão de 30 de setembro de 1639

Adelino Rodrigues da Costa 453

A Companhia de Jesus e o sengoku jidai: a dimensão marítima como portadora de soluções e conflito para um Japão em guerra

Pedro Lage Correia 467

IV – INTERAÇÕES CULTURAIS E TECNOLÓGICAS

Gaspar Correia e a Crónica de D. Manuel I

Formas de narrar a presença portuguesa no Oriente no Séc. XVI

Armanda Paula de Freitas Martins 481

**A viagem do agente comercial alemão Lazarus Nürnberger à Índia (1517/18):
o relato de um globalplayer do século XVI**

Jürgen Pohle 493

**Ecos da Ásia Portuguesa na correspondência da Cúria Romana (1573-1597):
breves notas sobre alguns documentos do Archivio Apostolico Vaticano**

Nuno Vila-Santa | Luana Giurgevitch 507

D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama:

bisnetos de Vasco da Gama e netos de Luca Girdaldi nos Mares Orientais

Nunziatella Alessandrini 535

**Interações culturais, tecnológicas e político-militares numa das rotas
dos mares da ásia mais navegadas pelos portugueses – as terras dos Nguyễn**

Isabel Augusta Tavares Mourão 547

**A Flora Cochinchinensis (1790) do jesuíta Pe. João de Loureiro (c.1710-1791):
um tratado que impressionou os botânicos europeus da época**

João Abel da Fonseca 559

**A Bíblia Almeida perante as rotas oceânicas: um patrimônio
da língua portuguesa forjado nos mares orientais**

Luís Henrique Menezes Fernandes 579

V – ENCONTRO DOS MARES DA ÁSIA RUMO AO ATLÂNTICO

**“No Oriente – De Nápoles à China” ou como um discurso memorativo
traça um encontro português com a Ásia ao longo dos séculos**

Ana Paula Avelar 595

ÍNDICE REMISSIVO

607

PREFÁCIO

Ao longo dos últimos anos dedicámos a nossa atenção à épica viagem de Magalhães, completada por Elcano (2019-2022), já tendo sido editado o último livro a esta viagem dedicado, fechando assim uma trilogia inédita e irrepetível com base nas comunicações dos simpósios anteriores, de História Marítima ou de História do Oriente. Assim temos sempre procedido para que nada se perca do resultado de novas investigações que nesta Academia são apresentadas.

Em 2023 iniciámos um novo ciclo, este de dois anos, dedicado ao tema “Das Rotas Oceânicas”, complementado por “Os Mares da Ásia”, para se enquadrar no Simpósio deste primeiro ano dedicado à História do Oriente. Curiosamente, lembro que nos encontramos em plena década do Oceano, década esta essencialmente dedicada à sua sustentabilidade. A nossa preocupação, este ano e no seguinte, reside mais noutro tipo de sustentabilidade específica – a do conhecimento histórico das rotas oceânicas.

Com uma forte tradição marítima, o Indo-Pacífico é uma região onde os mares não deviam separar, como hoje por vezes sucede, mas unir diferentes povos, regiões e culturas, servindo de via para o intercâmbio do material e do imaterial, o conhecimento.

Neles se cruzaram os habitantes da Insulíndia, do subcontinente indiano, os africanos da costa oriental, árabes, europeus, malaio e chineses, em troca e interação intensa, bem espelhados pelos temas que foram abordados durante três dias, a saber: Das rotas das especiarias; Da arte de navegar; Interações culturais e tecnológicas; Impactos sociais e político-militares.

Terminada esta viagem de três dias sobre os Mares da Ásia, nela fomos convidados a seguir um grupo de especialistas nas suas explorações sobre as várias dinâmicas que marcaram a ação humana neste espaço.

Com eles calcorreámos as encostas dos Himalaias rumo ao Tibete, fomos de Nápoles à China, explorámos o Pacífico, embarcámos nas mais distintas tipologias de navios, descobrindo e aprofundando novas realidades, encontrando nos Mares da Ásia um campo fértil para várias reflexões e viagens.

Estendendo-se da costa oriental de África, passando pela Península Arábica, pelo subcontinente indiano, pela Península da Malásia, pelos milhares de ilhas do sudeste asiático, pela China e pelo Japão, o oceano e as margens que o definem encapsulam uma multiplicidade de povos, culturas e tradições, marcadas pelo dinamismo e cosmopolitismo.

Os Mares da Ásia, com a sua vetusta e intensa tradição marítima, sempre se assumiram como um campo aberto para encontros, conflitos, trocas, cooperação e descoberta que os tornam num foco óbvio para o estudo da atividade humana no mar, e para a ligação da humanidade aos oceanos.

Temas não faltaram para todos os que encheram durante três dias o auditório desta Academia terem sentido que a sua presença se justificou pelo que aprenderam de novo, pelo

que foi densificado no que já era conhecido, ou mesmo por se terem conseguido finalmente clarificar dúvidas que há muito persistiam em existir.

A realização destes simpósios internacionais é um ato de coragem da equipa de História Marítima que os organizam e uma demonstração de capacidade de apoio logístico de toda a reduzida estrutura dependente do Secretário-Geral. Mas é um esforço que vale sempre a pena, já que nos transmite um sentimento de realização plena. Pelo que damos aos que estiveram presentes e aos que irão ler as páginas deste magnífico livro, mas também por sentirmos que, mais uma vez, a missão da Academia de Marinha foi cumprida.

Academia de Marinha, 30 de Setembro de 2024

O Presidente da Academia de Marinha
Francisco Vidal Abreu
Almirante

INTRODUÇÃO

Este livro abre um ciclo de estudos dedicado às rotas oceânicas, naquela que será uma presença europeia, nomeadamente portuguesa, noutros espaços, tomando como ponto de partida o início da nossa Modernidade. Ele consubstancia um primeiro momento de uma viagem em torno das rotas oceânicas. Como Michel Mollat du Jardin afirmou, os estudos históricos atenderam nas suas investigações às relações que se desenvolveram entre o centro e a periferia, sendo que esta, no caso europeu, se apresenta em três frentes:

A sul fica o Mediterrâneo e as suas antigas civilizações, os horizontes dos mundos grego e árabe, do Próximo Oriente e do Norte de África, do Islão e do petróleo. A norte é o mundo dos Vikings, das sagas, do arenque, do salmão e da baleia, do pólo e do petróleo do mar do Norte. A oeste é a imensidão - muito diminuída, hoje em dia - do Atlântico com os seus horizontes americanos e africanos, e para lá disso, as Índias outrora fabulosas, ocidentais e orientais. (...) O mar isola e reúne ao mesmo tempo.¹

A análise dos tempos históricos permitiu desvendar de que forma os povos se foram instalando e organizando nas margens oceânicas, compreender rivalidades e conflitos, explicar a construção e evolução dos domínios dos mares e da exploração dos seus recursos: “Todos os europeus compreenderam, cada um à sua maneira a extensão, as cores e a voz do mar; até que ela os convidou a ver e ir para além dos seus horizontes.”²

No historiografar deste processo, a primeira temática do conjunto dos dois volumes que se projeta editar centra-se nos “mares” da Ásia e consubstancia um conjunto de reflexões que foram objeto de debate no *III Simpósio Internacional de História do Oriente*, realizado na Academia de Marinha, em novembro de 2023.

Revisita-se neste volume uma das temáticas centrais na atual historiografia, a História dos Oceanos, considerando estes como núcleo fulcral de construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano. Se é certo que os fluxos da água marcam o tempo, tanto cíclica quanto sequencialmente, eles também estabelecem a diferenciação de espaços. Os oceanos claramente desafiam uma conceção territorial de poder formulada a partir da noção de Estado, pois a natural fluidez da determinação dos seus limites, coloca toda uma série de problemas, os quais se foram ao longo dos séculos equacionando.

¹ JOURDIN, Michel Mollat du – *A Europa e o Mar*, Lisboa: Presença, 1995, p. 14.

² Idem, p. 14.

O discurso historiográfico construiu-se e constrói-se a partir de toda uma hermenêutica analítica determinada pelo historiador, pelo que a mudança do enfoque da terra para o mar implicou que tendências e padrões de uma história global:

(...) se destaquem de modo único. Antes do desenvolvimento da locomotiva, no século XIX, a cultura, o comércio, as epidemias e os conflitos deslocavam-se mais depressa por mar do que por terra. A abertura das rotas marítimas resultou ocasionalmente em transformações imediatas, mas o fenómeno mais frequente foi lançar as bases do que depois foi erroneamente interpretado como mudanças súbitas.³

É exatamente tendo como pano de fundo este contexto, e tendo sido esta obra objeto de revisão por pares, que se analisam, ao longo de quatro capítulos e num tempo longo, os seguintes tópicos: da arte de navegar; das rotas das especiarias; impactos sociais e político-militares; e interações culturais e tecnológicas.

Assim, a propósito da arte de navegar, desvenda-se como o planeta Vénus orientou Vasco da Gama ao longo da viagem, conduzindo a armada até às praias de Calecute, facto hoje comprovado com recurso a ferramentas informáticas, mas já anteriormente salientado por Luís de Camões na sua epopeia, *Os Lusíadas*. Ainda refletindo sobre a necessidade de localizar os navios no mar analisa-se como, ao longo dos séculos XVI e XVII, se foi especulando sobre o conhecimento do Céu e da Terra e da determinação da longitude, nomeadamente examinando-se os incentivos criados para o seu cálculo.

Os problemas suscitados pelo uso das florestas na construção naval ibérica no contexto da carreira das Índias foram igualmente estudados em paralelo com o modo como um modelo específico de navio “a taforeia” foi usada na expansão atlântica. As questões colocadas pela transição da navegação costeira para a oceânica obrigaram, nomeadamente, a uma mudança na formação dos oficiais de pilotagem. Neste livro observa-se como eram examinados os candidatos ao lugar, não deixando de se considerar também como na navegação nos mares da Ásia, se usavam igualmente pilotos árabes.

Por outro lado, problematizou-se como alguns navegadores foram atingindo os seus propósitos, assinalando-se o caso de Pedro Fernandes Queirós no quadro da exploração do Pacífico (séc. XVI-XVII). A cartografia não europeia e a sua representação de uma realidade histórica, a do império do meio, e muito em particular das suas múltiplas ilhas nos arquipélagos Dan`gan e Jiapeng (ao sul de Hong Kong), foi estudada nesta obra, recorrendo-se a mapas e documentos náuticos chineses do período Ming. Revisitou-se

³ PAINE, Lincoln – *O Mar e a Civilização – Uma História Marítima do Mundo*, Lisboa: Edições 70, 2023, p.47.

igualmente como, ao longo dos séculos, foram estudados os roteiros do Japão. Este primeiro capítulo encerra com as informações hoje disponíveis que permitem o esboço de uma carta arqueológica subaquática de Portugal.

Um enquadramento geral sobre como se desenvolveu a carreira da Índia no contexto do mundo euroasiático e no desenho milenar das rotas da seda abre o segundo capítulo, prosseguindo-se o estudo com o traçar de longas conjunturas e a problematização em torno de como o oriente terá sido reconhecido pelo ocidente, passando-se daquela que seria a escala geográfica de um mar para a de um imenso oceano. Sempre atendendo às rotas das especiarias e daqueles que são os seus diferentes nexos evolutivos tocou-se como, no contexto de uma rota marítima da seda, diferentes comunidades chinesas migraram para a península malaia (1511-1911), contrapondo-se a este movimento de bens e pessoas, um estudo em torno das viagens do conhecido “Galeão de Manila”.

Os percursos singulares de homens como o do padre António de Andrade (1600-1624), e de objetos como o de um cofre veneziano, ou dos leques chineses nestes alvares de uma modernidade, encerram este segundo momento do nosso livro. De seguida, e já no terceiro capítulo, transitamos para a análise de alguns dos significativos impactos sociais e político-militares que se formularam através das rotas oceânicas delineadas tendo como centro os “Mares da Ásia”.

Partimos de histórias de espões e de partilha de saberes aquando das primeiras viagens de circum-navegação, explorando como “entre o Mar e a Terra” foram ocorrendo os acontecimentos ligados à armada do Suez e à expedição da Abissínia entre os anos de 1540-1543 e como ocorreu o desastre de Mormugão de 30 de setembro de 1639. Fechando este capítulo e permitindo a passagem para o seguinte, discorre-se sobre a Companhia de Jesus e o ‘sengoku jidai’, no que se considerou ser a dimensão marítima como portadora de soluções e conflitos para um Japão em guerra.

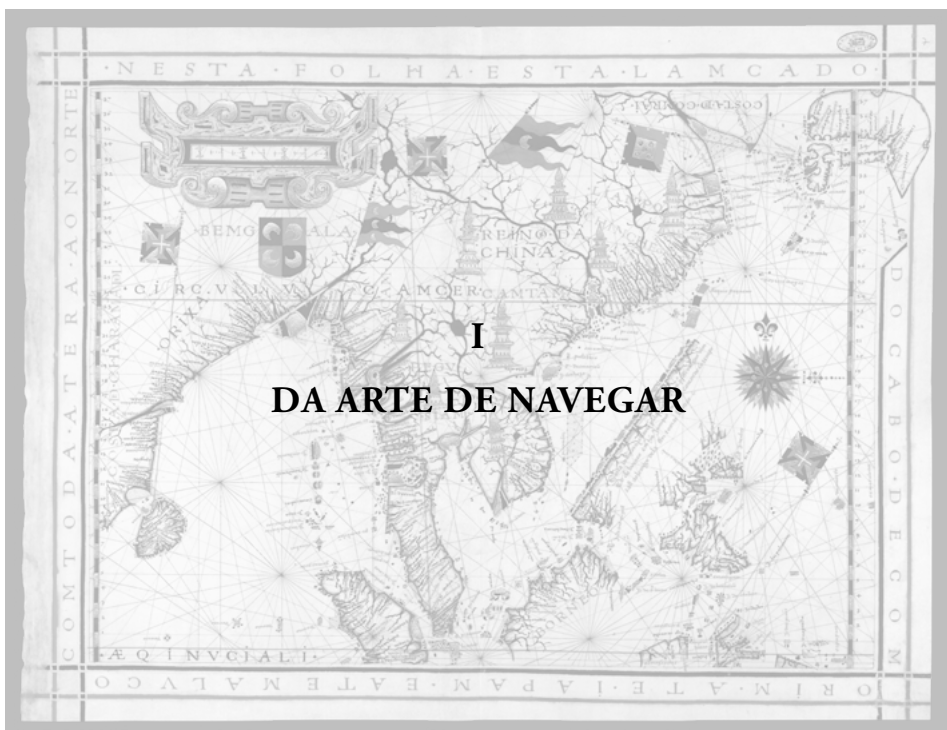
Por último, e ainda que a temática em torno das interações culturais e tecnológicas aqui e ali despontem, estas são abordadas através, fundamentalmente, de estudos de caso que passam pela descodificação de uma narrativa historiográfica como a de Gaspar Correia, a descrição de uma viagem de um agente alemão à Índia, Lazarus Nürnberger (1517/18), ou ainda dos ecos de uma *Ásia Portuguesa* na correspondência da Cúria Romana (1573-1597). O traçar de perfis biográficos como os de D. Vasco e D. Paulo da Gama: bisnetos de Vasco da Gama e netos de Luca Girdali e a sua presença nos espaços orientais, assim como os vestígios dos contactos europeus, nomeadamente portugueses nas terras dos Nguyễn, foram igualmente analisados.

O registo do diferente, presente em *A Flora Cochinchinensis* (1790) do jesuíta Padre João de Loureiro (c.1710-1791), e o modo como o mesmo impressionou a Europa do seu tempo, foi desocultado a par do assinalar de como um património cultural da língua portuguesa se foi preservando através da abordagem da tradução bíblica de João Ferreira de Almeida num tempo longo, o de 1642-1819.

Encerrando o nosso percurso historiográfico revisita-se um discurso memorativo de um encontro, o dos portugueses com os espaços asiáticos ao longo dos séculos e ainda que o mesmo seja marcadamente uma análise em torno de uma narrativa finissecular, preludia aquele que será o nosso segundo e derradeiro momento investigativo, o que parte dos “mares da Ásia” e regressa aos espaços atlânticos, objeto de análise no nosso próximo livro.

Enfim ... regressa-se à Europa de onde partimos...

Ana Paula Avelar
Vitor Luís Gaspar Rodrigues



VÊNUS E GAMA NA TRAVESSIA DO ÍNDICO¹

Carlota Simões²

Carlos Santos³

Resumo

A deusa Vénus é uma figura fundamental n' *Os Lusíadas*, a protetora de Vasco da Gama e da sua armada ao longo de toda a epopeia. Neste texto, com recurso a ferramentas informáticas, vamos verificar que Vénus como planeta acompanhou a armada de Gama durante toda a travessia do Índico, despedindo-se no momento da chegada a Calecute. Camões estava consciente desta efeméride astronómica e fez questão em revelar esse conhecimento no seu texto.

Palavras-chave: *Os Lusíadas*, Camões, Vénus, astronomia, Luciano Pereira da Silva.

Abstract

The goddess Venus is a main figure in *The Lusiad*, the protector of Vasco da Gama and his fleet throughout the epic poem. Using computer tools, we will see in this text that Venus as a planet accompanied Gama's armada during the entire crossing of the Indian Ocean, disappearing after reaching Calicut. Camões was aware of this astronomical event and revealed that knowledge in his text.

Keywords: *The Lusiad*, Camões, Venus, astronomy, Luciano Pereira da Silva.

¹ Este texto é uma versão aumentada e adaptada de (Simões & Santos 2023).

² Universidade de Coimbra, Centro de Física da UC.

³ FCT NOVA, Centro de Matemática e Aplicações (NovaMath).

Vénus - deusa e planeta

Na *Odisseia* de Homero, Ulisses tem como inimigo Poseidon, o deus dos mares, e como protetora a deusa Atenas; na *Eneida* de Virgílio, o herói Eneias é protegido por Vénus contra as ciladas de Juno⁴. Também n' *Os Lusíadas*⁵ Vénus protege o herói Vasco da Gama do inimigo Baco ao longo de toda a epopeia. Mas n' *Os Lusíadas* Vénus orienta de facto os portugueses, sendo a palavra “orientar” duplamente certa, já que Vénus não só protege a armada durante a viagem até à Índia (como deusa), como o faz surgindo diariamente à proa dos navios, todas as manhãs, literalmente indicando o caminho à armada de Gama (como planeta).

A *Astronomia dos Lusíadas*⁶ consiste numa série de artigos publicados na *Revista da Universidade de Coimbra*, entre 1913 e 1915, por Luciano Pereira da Silva (1864-1926) (Figura 1). Neste seu trabalho, Luciano Pereira da Silva deixou esclarecidas as referências à astronomia de *Os Lusíadas*, mostrando que «Camões tinha um conhecimento claro e seguro dos princípios da astronomia, como ela se professava no seu tempo», e dedicou algumas notas relativas ao planeta Vénus⁷.

Vénus teve entre os gregos dois nomes: *Fósforo*, como estrela da manhã, e *Héspero*, como estrela da tarde.⁸

Luciano Pereira da Silva apresenta dois exemplos n' *Os Lusíadas*, um para cada uma destas posições, já que Vénus aparece como estrela da tarde na descrição da batalha do Salado, que aconteceu a 30 de outubro de 1340 (Canto III, 115), e como estrela da manhã ao romper do dia em que a armada de Vasco da Gama irá ver pela primeira vez a tão desejada terra da Índia, a 18 de maio de 1498 (Canto VI, 85).

Já se ia o Sol ardente recolhendo
pera a casa de Tétis, e inclinado
pera o ponente, o véspero trazendo
estava o claro dia memorado,
Quando o poder do mauro, grande e horrendo,
foi pelos fortes reis desbaratado
Com tanta mortandade, que a memória
Nunca no mundo viu tão grão vitória. (III, 115)

⁴ ASCENSO, André Carlos - *O Poeta no Miradouro do Mundo*, p. 61.

⁵ CAMÕES, Os *Lusíadas*, 1572.

⁶ SILVA, Luciano Pereira da - *Astronomia dos Lusíadas*, 1915.

⁷ SILVA, Luciano Pereira da - *Astronomia dos Lusíadas*, pp. 80-81.

⁸ SILVA, Luciano Pereira da - *Astronomia dos Lusíadas*, p. 80.

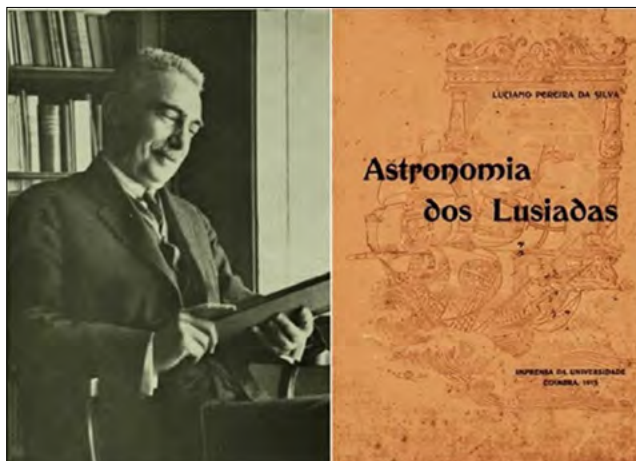


Figura 1 - Luciano Pereira da Silva (1864-1926) (à esq.).
Astronomia dos Lusíadas, 1915 (à dir.).

Mas já a amorosa estrela cintilava
diante do sol claro no horizonte,
mensageira do dia, e visitava
a terra e o largo mar, com leda fronte.
A deusa que nos céus a governava,
de quem foge o ensífero Oriente,
tanto que o mar e a cara armada vira,
tocada junto foi de medo e de ira (VI, 85)

Pereira da Silva não consultou efemérides e não dedicou mais atenção a este planeta, sugerindo a possibilidade de Vénus surgir nas duas passagens apenas com propósito narrativo, num caso como símbolo de um dia que termina depois de uma batalha gloriosa no outro como o início de um dia que mais tarde se irá revelar grandioso, mas em nenhuma das situações como fenómeno astronómico rigoroso e real.

Dizendo que o claro dia memorado estava inclinado para o poente, trazendo o véspero, não quer o poeta significar que, no dia 30 de outubro de 1340, Vénus fora realmente estrela da tarde [...] Como estrela da manhã aparece Vénus ao romper do dia em que a armada chega à vista da tão desejada terra da Índia, depois da noite procelosa, quando a deusa determina abrandar por amores as iras e furores dos ventos [...].⁹

Mas sendo Vénus também o nome de um planeta, é legítimo indagar qual a veracidade dos versos de Camões quando consideramos o astro e não apenas a deusa, como veio

⁹ SILVA, Luciano Pereira da - **Astronomia dos Lusíadas**, p. 81.

a fazer Francisco Oom. Na altura Subdiretor do Observatório da Tapada da Ajuda e no seguimento da publicação de *A Astronomia dos Lusíadas*, em 1915, Francisco Oom alertou Luciano Pereira da Silva para o facto de as duas referências a Vénus - estrela da tarde a 30 de outubro de 1340 e estrela da manhã a 18 de maio de 1498 - serem também realidades astronómicas¹⁰, sublinhando o facto de Vénus ser estrela da manhã durante toda a travessia do Índico. O autor de *A Astronomia dos Lusíadas* voltou ao tema e, em 1919, publicou um novo texto¹¹, onde demonstrou que a estrela da tarde em (III, 115) e a estrela da manhã em (VI, 85) eram também factos astronómicos, analisou as possíveis fontes de Camões, deduziu que o poeta terá usado o *Almanach Perpetuum* de Abraham Zacuto e explicou detalhadamente os cálculos necessários para a obtenção das duas efemérides¹². Infelizmente, por não fazer parte do livro *A Astronomia dos Lusíadas*, este trabalho tem passado despercebido aos estudiosos de Camões, embora, tal como a sua *Astronomia dos Lusíadas*¹³, também este texto apenas dedicado a Vénus¹⁴ esteja incluído nas suas *Obras Completas*¹⁵, publicadas entre 1943 e 1946 e disponíveis *online*.

O planeta Vénus visto por Gama

Luciano Pereira da Silva usou as tabelas de Abraham Zacuto, confrontou-as com o Roteiro da Viagem escrito por Álvaro Velho e aplicou a informação obtida ao poema de Camões. Hoje em dia podemos ir mais longe: a tecnologia que temos à disposição faz da nossa geração a primeira com a capacidade de, no que diz respeito à astronomia, viajar no tempo e no espaço, podendo visitar qualquer recanto do nosso planeta Terra que queiramos escolher, em qualquer momento da vida humana - ou até anterior a ela - e reproduzir os céus visíveis naquele momento, naquele lugar.

Honra seja feita a Luís de Camões: o seu poema é o relato de uma viagem que teve lugar várias décadas antes do seu nascimento. Ele próprio viajou para Oriente, viveu os horrores da passagem do Cabo das Tormentas, atravessou o Índico para chegar à Índia. E apesar de não ter tido a possibilidade de reproduzir os céus da viagem de Gama, a verdade é que muitas das suas referências a deuses do Olimpo estão associadas também a efemérides astronómicas rigorosas.

Nesta secção vamos tratar de uma única estância, já citada anteriormente (VI, 85) e que marca um momento crucial na narrativa d'*Os Lusíadas*: o episódio em que Vénus vem pela

¹⁰ OOM, Francisco - **Bibliographia**, p. 52.

¹¹ SILVA, Luciano Pereira da - **A estrela Vénus nos Lusíadas**, p. 1919.

¹² SILVA, Luciano Pereira da - **A estrela Vénus nos Lusíadas**, Vol. II, p.159.

¹³ SILVA, Luciano Pereira da - **Astronomia dos Lusíadas**, Vol. I, pp. 199-523.

¹⁴ SILVA, Luciano Pereira da - **Astronomia dos Lusíadas**, Vol. II, pp.139-159.

¹⁵ SILVA, Luciano Pereira da - **Astronomia dos Lusíadas**, 1943-1946.



Figura 2 – A viagem de Vasco da Gama (GoogleEarth)

última vez em socorro dos portugueses, na madrugada do dia em que a armada irá avistar terras da Índia pela primeira vez, que sabemos ter acontecido no dia 18 de maio de 1498:

«E uma sexta-feira, que foram 18 dias de Maio, vimos uma terra alta, a qual havia vinte e três dias que não víamos terra¹⁶».

Trata-se da última ajuda em mar prestada por Vénus, que conduziu a armada de Gama até ter Calecute à vista, protegendo-a de temporais, ciladas e outros perigos. Nesse momento, os ventos preparam uma grande tempestade, mas Vénus consegue dominá-los com a ajuda das ninfas sedutoras ao seu serviço. E mais uma vez constatamos o rigor histórico de Camões pois, consultando o roteiro da viagem de Vasco da Gama, verificamos que houve de facto um temporal no momento da chegada à Índia:

«não nos chegámos tanto a ela [terra] que o piloto pudesse haver perfeito conhecimento da terra, isto polos muitos chuviros e trovoadas que faziam em esta terra nesta travessa e costa per que navegávamos¹⁷».

Atualmente, com a ajuda do programa *Stellarium*¹⁸, podemos reproduzir os céus visíveis em qualquer lugar percorrido durante a épica viagem de Lisboa a Calecute, que aconteceu entre julho de 1497 e maio de 1498. Usando o programa *GoogleEarth*¹⁹ podemos também visitar todos os lugares por onde viajou Vasco da Gama (Figura 2).

¹⁶ FARDILHA, Luís de Sá; FERNANDES, Maria de Lurdes Correia - **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia 1497-1499**, p. 61.

¹⁷ *Idem*.

¹⁸ ZOTTI et al., **The Simulated Sky: Stellarium for Cultural Astronomy Research**; ZOTTI, G. & WOLF, A., *Stellarium: Finally at Version 1.0! And Beyond*; STELLARIUM CONTRIBUTORS (2024). *Stellarium v24.1 Astronomy Software*.

¹⁹ <https://earth.google.com>

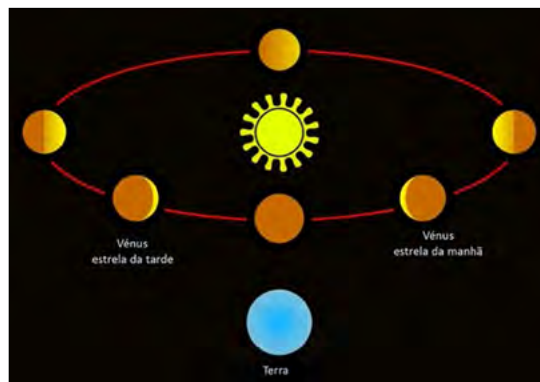


Figura 3 - Observação de Vênus como estrela da manhã e como estrela da tarde.

O planeta Vênus, por se encontrar numa órbita entre a Terra e o Sol, é chamado planeta interior (Figura 3). A partir da Terra, é visto sempre relativamente perto do Sol, a uma distância angular que é no máximo 47 graus (Figura 4). Conforme a posição na sua órbita, Vênus tanto pode ser “estrela da tarde”, visível após o pôr-do-sol, como “estrela da manhã”, visível antes do nascer do Sol.

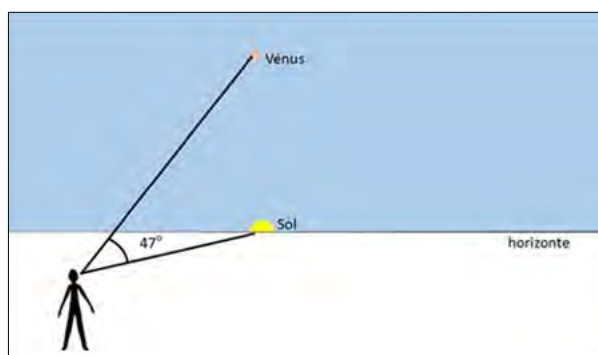


Figura 4 – A elongação máxima de Vênus, ou altura máxima relativamente ao Sol, é de 47°.

A viagem de Gama começa a 8 de julho de 1497. Consultando tabelas de efemérides relativamente aos anos 1497 e 1498²⁰, verificamos que no primeiro dia da viagem, à saída de Lisboa, Vênus é estrela da tarde, elevada 8 graus acima do Sol, mas essa distância vai diminuindo até que Vênus deixa de ser visível por uns dias, voltando a aparecer em meados de agosto de 1497 mas já como estrela da manhã, assim se mantendo até final da viagem (Figura 5). Vênus é, portanto, estrela da manhã durante toda a travessia do Índico, fenómeno particularmente interessante se tivermos em conta que a viagem se faz de Oeste para Leste, o que significa que durante toda a travessia do Oceano Índico, sempre que se aproxima a madrugada, o astro Vênus está no horizonte frente à proa do navio como se dissesse “Venham, o caminho é por aqui!”.

²⁰ <http://www.astro.com>

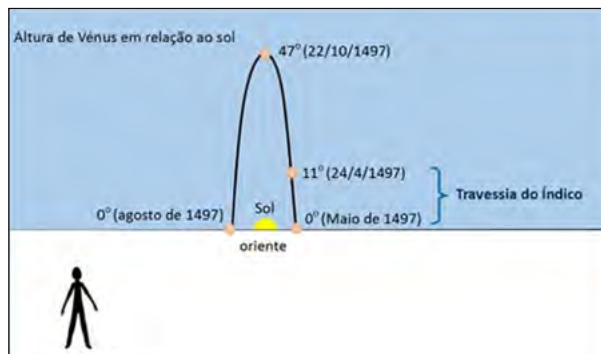


Figura 5 – Vênus é estrela da manhã entre agosto de 1497 e maio de 1497, atingindo a distância máxima ao Sol a 22 de outubro de 1497.

Observando com mais atenção as datas das viagens, constatamos que, no momento em que a armada sai de Melinde, a diferença de alturas entre Sol e Vênus é de cerca de 11 graus (Figura 6), mas a diferença vai diminuindo sucessivamente, sendo de cerca de 8 graus no dia 2 de maio, em pleno Oceano Índico (Figura 7), e no dia 18 de maio é de 4 graus, uma diferença mínima que permite que ainda seja observada nessa madrugada (Figura 8), mas com grande dificuldade (Figura 9). Do ponto de vista astronómico, Vênus conduziu de facto a armada, indicando o caminho a Leste durante todas as madrugadas da travessia do Índico, terminando a sua missão deixando de ser visível assim que a armada avista Calecute.

No dia 20 de maio, Sol e Vênus estão tão próximos que já não se consegue ver Vênus. Mas o programa *Stellarium* permitiu que nos dessemos conta de outro pormenor surpreendente: a presença não só de Sol e Vênus na chegada a Calecute, mas também de Mercúrio e ainda da Lua, que surge pouco acima da conjunção Sol e Vênus, aproximando-se da fase de Lua Nova (Figura 10). Podemos apenas questionar-nos acerca do que teria feito Camões se tivesse sabido de um amanhecer tão auspicioso!



Figura 6- Nascer do Sol visto a partir de Melinde (3°S, 40°E), 24/4/1498, dia em que a armada iniciou a travessia do Oceano Índico (imagem obtida a partir do programa *Stellarium*).



Figura 7 - Nascer do Sol visto a partir do Oceano Índico (6°N, 61°E), 2/5/1498
(imagem obtida a partir do programa *Stellarium*)



Figura 8 - Nascer do Sol visto a partir de Calecute (11°N, 75°E), 18/5/1498, data em que a armada viu terra pela primeira vez depois da travessia do Índico (imagem obtida a partir do programa *Stellarium*).



Figura 9 - Nascer do Sol visto a partir de Calecute (11°N, 75°E), 18/5/1498. Retirou-se o efeito da dispersão da luz na atmosfera para melhor se identificar Vênus no horizonte, nesta imagem e na anterior (imagem obtida a partir do programa *Stellarium*).



Figura 10 - Nascer do Sol visto a partir de Calcutte (11°N, 75°E), 20/5/1498, data em que armada chegou a Calcutte. Retirou-se o efeito da dispersão da luz na atmosfera para se poder ver a conjunção entre Sol, Vénus, Mercúrio e Lua (imagem obtida a partir do programa *Stellarium*).

Voltemos de novo aos primeiros versos da nossa estância (VI, 85).

Mas já a amorosa estrela cintilava
diante do sol claro no horizonte,
mensagem do dia, e visitava
a terra e o largo mar com leda fronte.

Este texto é a descrição exata do que encontramos nas Figuras 8 e 9: Vénus, a “amorosa estrela”, encontra-se de facto “diante do Sol claro no horizonte”. E porque a armada está prestes a chegar à Índia, o astro no horizonte parece tocar simultaneamente “a terra e o largo mar”. Camões apresenta-nos uma descrição geométrica rigorosa da efeméride, colocando Vénus no ponto de interseção de duas linhas perpendiculares: uma linha vertical que une céu e Terra (planeta) e uma linha horizontal que une mar e terra (chão).

Muito gostaríamos que Camões se tivesse também dado conta da presença da Lua no horizonte, junto a Sol e a Vénus, e o mito da morte de Oriente com uma flecha certa atirada por Artemis quase que nos levava a acreditar que o resto da estância se refere à presença da Lua:

A deusa que nos céus a governava,
de quem foge o ensífero Oriente,
tanto que o mar e a cara armada vira,
tocada junto foi de medo e de ira.

Mas na estância seguinte, 86, Camões volta a dar voz a Vénus e deixa claro que também a segunda parte da estância 85 diz respeito a ela.

«Estas obras de Baco são por certo,»
disse, «mas não será que avante leve
tão danada tenção, que descoberto
me será sempre o mal a que se atreve.»
Isto dizendo, desce ao mar aberto,
no caminho gastando espaço breve,
enquanto manda as Ninfas amorosas
grinaldas nas cabeças pôr de rosas. (VI, 86)

Vénus, que como deusa e planeta tinha acompanhado os portugueses durante a viagem, que como deusa os protegeu de todos perigos, despedia-se agora como estrela da manhã, cumprida a sua missão.

A viagem de Camões

Mas como é que esta informação terá chegado a Camões? Vénus a surgir no horizonte durante todas as manhãs da viagem a indicar o caminho e a chamar os navios na sua direção é uma imagem demasiado forte para escapar às narrativas que terão passado de boca em boca entre as tripulações daquelas embarcações. Camões poderá ter ouvido esta narrativa contada por marinheiros embarcados, como se de uma lenda se tratasse, bastava verificar a veracidade da informação com cálculos astronómicos. A ser verdade, Vénus era agora a protetora dos portugueses no Oceano Índico, depois de ter protegido o seu filho Eneias durante a sua viagem pelo Mediterrâneo.

Camões terá nascido em 1524²¹, quase três décadas depois da viagem de Gama. Também ele fez a viagem para a Índia, entre 1553 e 1554, partindo na frota de Fernão Álvares Cabral (1514-1571), o filho mais velho de Pedro Álvares Cabral, que viajou para a Índia em 1500 logo a seguir a Vasco da Gama.

Segundo Bernardo Gomes de Brito, a armada de Fernão Álvares Cabral era inicialmente constituída por cinco naus: *Santo António* (capitão D. Manuel de Meneses), que ardeu ainda no porto, antes de partir; *Santa Maria da Barca* (capitão Rui Pereira da Câmara), *Santa Maria do Loreto*, (capitão D. Paio de Noronha), *Conceição* (capitão Belchior de Sousa) e *S. Bento*, onde ia o capitão-mor Fernão Álvares Pereira.²² A armada enfrentou dificuldades no Cabo das Tormentas e, das quatro que saíram de Lisboa, apenas se salvou a nau *São Bento*,

²¹ SIMÕES, Carlota - **O primeiro aniversário de Camões.**

²² BRITO, Bernardo Gomes de - **Relação summaria da viagem que fez Fernão D'Álvares Cabral. História Trágico-marítima.**



Figura 11 – A viagem de Luís de Camões na armada de Fernão Álvares Cabral (GoogleEarth)

precisamente aquela em que seguia Luís de Camões. A nau *São Bento* acabaria por naufragar na viagem de regresso²³, mas já sem Camões a bordo, pois o poeta só regressou a Portugal em 1570, na nau *Santa Clara*.

Terá Camões tido a mesma sorte de Vasco da Gama, tendo Vénus como estrela da manhã durante a travessia do Índico? Para tal, precisamos consultar as efemérides astronómicas para o período da viagem. Sabemos que a armada de Fernão Álvares Cabral largou de Lisboa a 24 de março de 1553, tendo saído de Cochim, para a viagem de regresso, no início de fevereiro de 1554.

Consultando as efemérides astronómicas para os anos de 1553 e 1554, observamos que Vénus era estrela da tarde no dia da largada de Lisboa, assim se mantendo até ao dia 26 de julho de 1553. A partir dessa data, passou a ser estrela da manhã, até ao dia 16 de maio de 1554 (Figura 12). Em julho de 1553, quando Vénus passa de Véspero a Fósforo, a armada ainda deveria estar a fazer a volta do mar, no Atlântico, por isso ao cruzar o Cabo da Boa

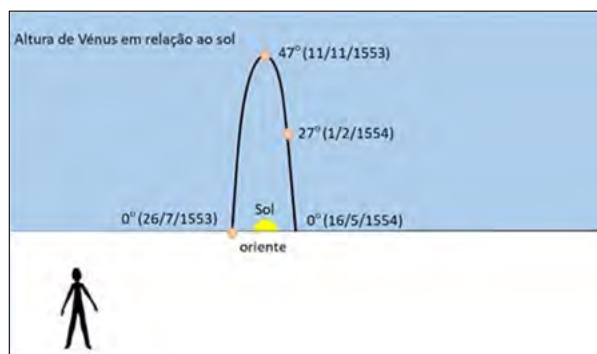


Figura 12 – Vénus é estrela da manhã entre julho de 1553 e maio de 1554, atingindo a distância máxima ao Sol a 11 de novembro de 1553.

²³ *Idem*.

Esperança já Vénus seria estrela da manhã, assim se mantendo durante toda a viagem, acompanhando Camões do mesmo modo que anos antes acompanhou Gama, com a (grande) diferença de se manter visível por diversos meses após a chegada de Camões à Índia.

Camões publicou *Os Lusíadas* em 1572, dois anos após o seu regresso do Oriente. Na sua obra, dá-nos um vislumbre de como seria a vida a bordo de um navio, e de como, durante a sua própria viagem, poderá ter convivido com os homens do mar, que “histórias contam, casos mil referem”:

[...]

Era no tempo quando a luz do dia
Do eoo hemisfério está remota.
Os do quarto da prima se deitavam,
para o segundo os outros despertavam. (VI, 38)

Vencidos vêm do sono e mal despertos,
bocejando, a miúdo se encostavam
pelas antenas, todos mal cobertos
contra os agudos ares que assopravam.
Os olhos contra seu querer abertos,
mas estregando os membros estiravam.
Remédios contra o sono buscar querem,
histórias contam, casos mil referem. (VI,39)

Ao cruzar o Índico de ocidente para oriente, também Luís de Camões contou com a amorosa estrela, todas as manhãs, na proa do navio, indicando o caminho, tal como tinha acontecido com Vasco da Gama. Vénus fez de ambos seus filhos, que se tornaram assim irmãos de Eneias.

Nota: Os autores deste texto convidam o leitor a consultar os seus textos disponíveis online²⁴ onde são apresentadas efemérides e curiosidades astronómicas no poema de Camões.

²⁴ SANTOS, Carlos Pereira; SIMÕES, Carlota - Astronomia cantada n'Os Lusíadas; SIMÕES, Carlota - A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva; SIMÕES, Carlota - A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva, Parte 2.

Bibliografia

André, Carlos Ascenso - **O Poeta no Miradouro do Mundo. Leituras Camonianas**. Coimbra: Centro Interuniversitário de Estudos Camonianos, 2008.

Brito, Bernardo Gomes de - '**Relação summaria da viagem que fez Fernão D'Alvares Cabral'. História Trágico-Marítima**. Tomo I. Lisboa: Lisboa Occidental: Na officina da Congregação do Oratório, 1735.

Camões, Luís de - **Os Lusíadas**. Lisboa: Antonio Góçalvez Impressor, 1572.

Efemérides Astronómicas. www.astro.com

Fardilha, Luís & Fernandes, Maria de Lurdes (eds.) (2016). **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia 1497-1499**. Porto: Câmara Municipal do Porto.

GoogleEarth: <https://earth.google.com>

Oom, Francisco - Bibliographia. **Annaes Scientificos da Academia Polytechnica do Porto**. Tomo XIII. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1918.

SILVA, Luciano Pereira da - Astronomia dos Lusíadas, **Revista da Universidade de Coimbra**. Coimbra. Vol. II a IV, (1913 a 1915), pp. 199-523.

SILVA, Luciano Pereira da - A estrela Vénus nos Lusíadas. Separata d'**A Águia** Vol. XV. Porto: Tipografia da Renascença Portuguesa. pp. 1-16.

SILVA, Luciano Pereira da - A estrela Vénus nos Lusíadas. In **Obras Completas**, vol. 2. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1945, pp. 139-159.

SILVA, Luciano Pereira da - Astronomia dos Lusíadas. In **Obras Completas**, vol. 1. Lisboa: Agência Geral das Colónias, pp. 199-523.

SILVA, Luciano Pereira da - **Obras Completas**, (3 vols.). Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1943-1946.

SANTOS, Carlos Pereira; SIMÕES, Carlota - **Astronomia cantada n'Os Lusíadas**, 2017. Disponível em: <https://sites.google.com/site/astronomiacantada/home>

SIMÕES, Carlota; SANTOS, Carlos - Vénus, deusa e planeta n'Os Lusíadas. In FRAGA, Maria do Céu; TAVARES DE FARIA, Rui & TEIXEIRA DA SILVA, Madalena (coords.). **Os Lusíadas na escola e na sociedade - 450 anos**, 2023, pp. 73-85.

SIMÕES, Carlota - **A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva** – Parte 1. *Portal do Astrónomo* - Tema do Mês. Disponível em: <http://vintage.portaldoastronomo.org/tema.php?id=31>

SIMÕES, Carlota - **A Astronomia dos Lusíadas de Luciano Pereira da Silva** - Parte 2". *Portal do Astrónomo* - Tema do Mês. Disponível em: <http://vintage.portaldoastronomo.org/tema.php?id=37>

Simões, Carlota - O primeiro aniversário de Camões. **Rerum Natura** Disponível em: <http://dererummundi.blogspot.pt/2007/06/o-primeiro-aniversario-de-cames.html>

STELLARIUM CONTRIBUTORS (2024). **Stellarium v24.1 Astronomy Software**. Disponível em: <https://stellarium.org/>

. DOI: 10.5281/zenodo.10427779.

ZOTTI, G., HOFFMANN, S. M., WOLF, A., CHÉREAU, F.; CHÉREAU, G. (2021). The Simulated Sky: Stellarium for Cultural Astronomy Research. **Journal of Skyscape Archaeology**, 6(2), pp. 221–258. DOI: 10.1558/jsa.17822.

ZOTTI, G. & WOLF, A. (2022). Stellarium: Finally at Version 1.0! And Beyond. **Journal of Skyscape Archaeology**, 8(2), pp. 332–334. DOI: 10.1558/jsa.25608.

OS PRÉMIOS DA LONGITUDE E O CONHECIMENTO DO CÉU E DA TERRA NOS SÉCULOS XVI E XVII

António Costa Canas¹

Resumo

A exploração dos grandes oceanos do planeta, por navios europeus, iniciada no século xv, foi possível sem que os navegadores determinassem a longitude nas longas viagens oceânicas. A necessidade de conhecer a longitude colocou-se na viagem iniciada por Fernão de Magalhães (c. 1480-1521) em 1519, na qual pela primeira vez navios europeus cruzaram o maior oceano do mundo. Mas mesmo nesta, o conhecimento da longitude não tinha o propósito de determinar a posição do navio durante as travessias, mas sim para conhecer a longitude das Molucas, disputadas entre Espanha e Portugal. Tal não significa que a questão da longitude não tenha interessado os homens do mar. Em 1514, o piloto João de Lisboa (?-c. 1525) apresentou um processo que se baseava no pressuposto, errado, de que a longitude variava proporcionalmente com a declinação magnética. D. João de Castro (1500-1548) demonstrou a falsidade deste processo, pouco mais de duas décadas depois de ele ter sido proposto, mas apesar disso, o mesmo não foi abandonado. Entretanto, ainda no século xvi foram oferecidos prémios para quem resolvesse este problema. Estes prémios incentivaram a busca de soluções para conhecer a longitude no mar, sendo que várias destas contribuíram para o estudo de assuntos relacionados com a astronomia e com o magnetismo terrestre. Na comunicação proposta serão apresentados algumas dessas propostas: de Luís da Fonseca Coutinho (fl. c. 1610), baseada na relação entre longitude e declinação magnética; a de Miguel Florêncio van Langren (1598-1675), que se baseava na variação, ao longo do tempo, da quantidade iluminada de superfície lunar; e a de Galilei Galileu (1564-1642), usando os eclipses dos satélites de Júpiter. Além do seu maior ou menor interesse para a determinação da longitude, vai procurar mostrar-se de que modo estas propostas contribuíram para melhorar o “conhecimento do Céu e da Terra”.

Palavras-chave: Declinação magnética, Longitude, Satélites de Júpiter, Selenografia

Abstract

The exploration of the world's great oceans by European ships, which began in the 15th century, was possible without the navigators determining the longitude during long

¹ Centro de Investigação Naval — Escola Naval, Centro de História da Universidade de Lisboa

ocean voyages. The need to calculate longitude arose during the voyage begun by Ferdinand Magellan (c. 1480-1521) in 1519, when European ships crossed the world's largest ocean for the first time. But even on this voyage, the purpose of knowing the longitude was not to determine the ship's position during the crossings, but to know the longitude of the Moluccas, disputed between Spain and Portugal. This doesn't mean that the question of longitude didn't interest the seafarers. In 1514, the pilot João de Lisboa (?-c. 1525) presented a process based on the erroneous assumption that longitude varied proportionally with magnetic declination. João de Castro (1500-1548) demonstrated the falsity of this process just over two decades after it was proposed, but despite this, it was not abandoned. Meanwhile, even in the 16th century, prizes were offered to those who solved this problem. These prizes encouraged the search for solutions to know the longitude at sea, and several of these contributed to the study of subjects related to astronomy and terrestrial magnetism. The proposed communication will present some of these proposals: Luís da Fonseca Coutinho's (fl. c. 1610), based on the relationship between longitude and magnetic declination; Miguel Florêncio van Langren's (1598-1675), which was based on the variation, over time, of the illuminated quantity of the lunar surface; and Galilei Galileo's (1564-1642), using the eclipses of Jupiter's satellites. In addition to their greater or lesser interest in determining longitude, we will try to show how these proposals contributed to improving the 'knowledge of Heaven and Earth'.

Keywords: Jupiter's satellites, Longitude, Magnetic variation, Selenography

But, although the ferment of activity in England in the last decade of the seventeenth century and the first decades of the eighteenth that gave rise to the 1714 Act can be delineated, **it should always be remembered that longitude was not just an English problem**, but one that affected all the nations of Europe that engaged in transoceanic trade. **Unfortunately, because success was ultimately achieved by English clock-makers and because the subject has been most often handed by English historians, accounts of the “longitude story” are heavily Anglocentric.** They are also whiggish, concentrating on the successful method by chronometers and discussing far less the equally successful, but less popular, method of lunar distances, and **relegating to foot-notes and patronising quips the numerous methods tried that contributed only the fact of their failure to the ultimate success. Yet these unsuccessful efforts are just as much part of the development of understanding of the longitude problem as their more successful rivals. And they are just as worthy of study.**²

Introdução

Ao longo do século xv, foram desenvolvidos métodos de navegação astronómica, destinados a melhorar o rigor do posicionamento dos navios no mar. O método de rumo e estima, usado nos primeiros anos da expansão portuguesa, era suficiente para viagens relativamente curtas, nas quais os navios não passavam muitos dias sem avistar terra firme, como era o caso das viagens no Mediterrâneo, de onde este método era originário. À medida que os percursos oceânicos foram crescendo, aumentando o número de dias sem avistar terra, ter-se-á verificado, de uma forma empírica, que o método era insuficiente, pois os erros associados ao rumo e estima crescem com o tempo decorrido sem avistar terra. Foram então adaptadas técnicas de cálculo da latitude por observação de astros, para serem usadas no mar. Os astros mais usados eram a estrela Polar, que tem o inconveniente de apenas ser visível no hemisfério norte; e o Sol, que podia ser usado em ambos os hemisférios.

A determinação da latitude no mar representou uma grande melhoria na arte de navegar, pois incrementou significativamente o rigor das posições. Foram desenvolvidas técnicas que permitiam facilmente encontrar qualquer pequena ilha em alto mar, não sendo necessário conhecer a longitude para ter sucesso na aproximação a qualquer ponto. A principal razão para este interesse menor pela questão de longitude deriva do facto de a determinação desta coordenada ser muito mais complexa que a da latitude.

Apesar do reduzido interesse da longitude para o quotidiano dos pilotos do século xvi, tal não significa que o assunto fosse completamente ignorado. Na Antiguidade Clássica tinha sido proposto, por Cláudio Ptolomeu (90-168), o uso de eclipses para determinar a

² TURNER, A. J - *In the Wake of the Act, but Mainly Before*, p. 116-117. Realçado nosso.

longitude dos lugares. Embora sem utilidade no mar, devido à raridade do fenómeno, poderia ser útil para uma cartografia mais rigorosa. Durante a centúria de Quinhentos surgiram várias propostas, sendo explicadas sucintamente, nesta Introdução, três delas porque tiveram uma expressão relevante, em termos históricos. No caso da primeira, porque apesar de errada, continuou a ter defensores durante séculos, conforme adiante se explicará. Quanto às outras duas propostas foram os principais métodos usados no mar, a partir do século XVIII, quando foram resolvidos os problemas técnicos e científicos que as mesmas apresentavam na centúria de Quinhentos.

No manuscrito conhecido como **Livro de Marinharia de João de Lisboa**³, encontra-se o “Tratado da Agulha de Marear”, datado de 1514, no qual o piloto João de Lisboa defende que existe uma correlação entre a longitude e a declinação magnética, logo o conhecimento desta última permitiria conhecer a primeira.

Naquele mesmo ano de 1514, Johann Werner (1468-1522), de Nuremberga, deu à estampa uma obra na qual sugere a observação da distância angular entre a Lua e outro astro para conhecer a longitude, sendo esta a primeira obra impressa onde aparece a explicação do método. O mesmo foi usado na viagem de Fernão de Magalhães, de acordo com instruções de Rui Faleiro (?-1523), preparadas especificamente para a viagem, cujo propósito fundamental era determinar a longitude das Molucas e demonstrar que as mesmas estavam no hemisfério espanhol, resultante da “divisão do mundo” de acordo com o Tratado de Tordesilhas.

Em 1530, Gemma Frisius (1508-1555) sugeriu a utilização de um relógio para determinação da longitude. Esse relógio seria acertado num determinado meridiano e depois transportado em viagem, “conservando” sempre a hora desse meridiano. Para saber a longitude de qualquer local, bastaria comparar a hora desse local com a hora registada pelo relógio, uma vez que a longitude tem uma variação proporcional ao tempo, devido à rotação da Terra, sendo cada hora de diferença entre horas locais equivalente a 15 graus de longitude. Embora a proposta de Gemma Frisius seja a mais conhecida entre os historiadores da ciência, esta ideia já tinha sido anteriormente apresentada por Fernando Colombo (1488-1539), em 1524, na Junta de Badajoz-Elvas.⁴

A partir de finais do século, notou-se um maior interesse pela busca de soluções eficazes que permitissem determinar a longitude no mar. Prova desse interesse é a oferta de prémios que incentivaram a investigação sobre o assunto. Os primeiros prémios que se conhecem foram oferecidos pelos monarcas espanhóis. Em 1567, Filipe II (1527-1598) ofereceu 6 000 ducados a serem pagos a quem resolvesse o problema. Seu filho, Filipe III (1578-1621) reconfirmou o prémio em 1598, tendo acrescentado ao mesmo uma renda anual de 2 000 ducados, mais 1 000 ducados para compensação de eventuais despesas

³ LISBOA, João de - **Livro de Marinharia**, p. 408.

⁴ COSTA, Abel Fontoura da - **A Marinharia dos Descobrimentos**, p. 163.

realizadas. Entra-se assim no século XVII, com a oferta de um prémio ao qual vão concorrer diversos candidatos, ao longo das primeiras décadas do século. Posteriormente foram oferecidos mais prémios, nomeadamente pelos Países Baixos e em França. Já na centúria de Setecentos, o parlamento britânico promulgou o *Longitude Act*, em 1714, o qual voltou a incentivar significativamente a pesquisa tendo finalmente sido resolvido o problema da determinação da longitude no mar, de forma rigorosa.

Para este artigo, interessa particularmente analisar alguns métodos que foram candidatos ao prémio oferecido por Filipe III: a proposta de Luís da Fonseca Coutinho, de usar a declinação magnética para conhecer a longitude; o procedimento de van Langren, que se baseava na observação da variação, ao longo do tempo, da percentagem iluminada de Lua; e o método sugerido por Galileu, baseado na observação dos satélites de Júpiter. Não se pretende avaliar o seu interesse para a questão da longitude, porque dos três, apenas o último foi realmente eficaz para determinar com rigor a longitude, mas apenas em terra firme, não sendo aplicável no mar. Aquilo que se pretende destacar é o facto de a busca de soluções para o problema da longitude ter contribuído significativamente para um conhecimento mais detalhado de algumas particularidades da Terra e do Céu.

Longitude pela declinação magnética

Embora o propósito desta secção seja explicar a proposta de Luís da Fonseca Coutinho, concorrente ao prémio oferecido por Filipe III, importa apresentar a ideia de João de Lisboa e a evolução do método por ele sugerido.



Figura 1 - Início do “Tratado da agulha de marear”

Fonte: Torre do Tombo - <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4162625>

João de Lisboa foi um piloto da Carreira da Índia, nascido no século xv, e falecido por volta de 1525. Além de diversas viagens ao Oriente, sabe-se que também teria viajado ao longo do litoral brasileiro. Na Torre do Tombo existe um manuscrito designado **Livro de Marinharia de João de Lisboa**. Tal como outros **Livros de Marinharia** conhecidos contém informação de diversas origens, sendo atribuída a “autoria” a João de Lisboa pelo facto de existirem alguns textos onde aparece explicitamente o seu nome. Um desses textos é o “Tratado da agulha de marear”. Como o título indica, trata-se de um texto dedicado à bússola, onde explica como a mesma funciona e refere o facto de as agulhas geralmente não apontarem exatamente para o Norte geográfico, designando por variação o ângulo entre o Norte geográfico e a direção para onde a agulha aponta, ângulo esse que no presente é conhecido por declinação magnética. Ensina igualmente a determinar esse ângulo, sempre que necessário. No mesmo “Tratado da agulha de marear”, João de Lisboa apresenta a sua proposta para usar a declinação magnética na determinação da longitude. Define “meridiano vero”, ou seja, a linha onde a declinação seria nula, e informa onde essa linha passava. Na realidade, ele indica a localização do “meridiano vero” no Atlântico, mas existiam outros:

Item. Hás-de saber que este **meridiano vero**, onde as agulhas verdadeiramente ferem o pólo do mundo ártico, divide a Ilha de Santa Maria e a Ponta da Ilha de São Miguel, que são nas Ilhas dos Açores; e divide a esfera em 2 partes iguais, e passa entre as Ilhas do Cabo Verde, por cima da Ilha de São Vicente, e assim passa entre o Cabo de Boa Esperança e o Cabo Frio. **E aqui, neste meridiano achei sempre as agulhas fixas no pólo do mundo**, e quando como dele me saía logo as agulhas faziam conhecimento⁵.

Explica a forma de obter a longitude e percebe-se que João de Lisboa considera que a declinação varia proporcionalmente com a variação da longitude:

Item. Se quizeres saber quanto está arredado do meridiano vero dos pólos fixos, a saber, de 30 graus até os 45 de entre ambos os pólos, **saberás que em qualquer quarta que vai fora do meridiano, revela por quarta 250 léguas**; e assim vai em todas as quatro quartas que não é mais larga nem baixa [conta], nem para leste nem para oeste, que as ditas 250 léguas, e isto desde o meridiano até chegar às quatro quartas, quer para a parte de leste quer para a parte de oeste; porque só chega às quatro quartas, e logo torna a buscar seu meridiano de grau em grau, assim no modo e maneira que subiu⁶.

⁵ ALBUQUERQUE, Luís de - «O »”Tratado da agulha de marear” de João de Lisboa: reconstituição do seu texto, seguida de uma versão francesa com anotações., p. 656. Realçado nosso.

⁶ *Ibid.*. Realçado nosso.

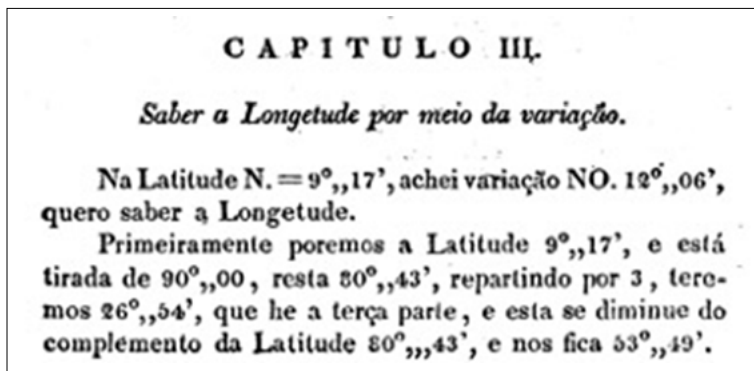


Figura 2 - Proposta de António Gregório de Freitas⁷

Na realidade, a longitude não tem nenhuma relação direta com a declinação magnética, embora nalgumas regiões do globo, as linhas de igual declinação magnética tenham uma orientação próxima dos meridianos. D. João de Castro testou a proposta de João de Lisboa, na sua viagem de 1538, para a Índia, e verificou que a mesma não era válida:

Destas operações fica claro que a variação que fazem as agulhas não he por diferença de meridianos, pois na cidade de Lisboa nordesteão 7 graos 1/2, e estando agora em seu merediano, nordesteão 19 ou 20 graos, mas parece que tem outro respeito, no qual até o dia de oje não he chegado a minha notícia.⁸

Castro, embora pertencendo à alta nobreza de Portugal, tinha um interesse particular por assuntos relacionados com a navegação, tenho sido aluno de Pedro Nunes, em aulas que este deu na corte. Fez observações sistemáticas durante a referida viagem e concluiu que num mesmo meridiano se poderiam encontrar valores bastante distintos de declinação magnética:

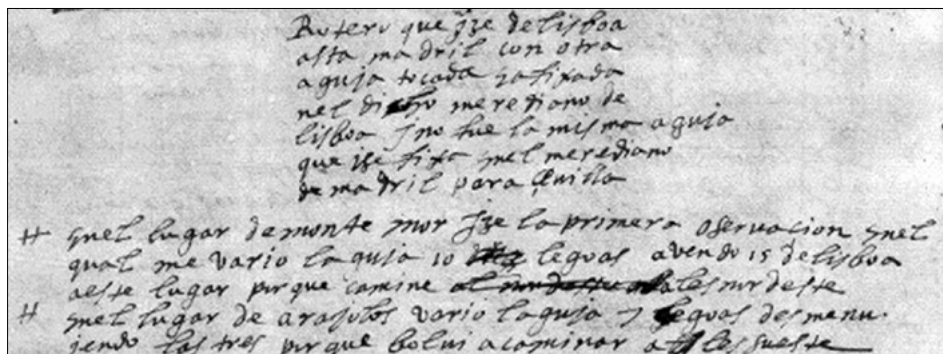
Esta foy a terra maes occidental que chegou à notícia dos antigos, e por ella lançou Ptolomeu o meridiano a que chama vero, **do que me parece que naceo o engano de alguns pilotos cuidarem que na parajem destas ilhas não varião as agulhas cousa alguma**⁹.

Apesar de errado, o método continuou a ter defensores, até à centúria de Oitocentos! Entre estes, encontram-se vários portugueses, como António de Mariz Carneiro (?-1642), ou Manuel de Figueiredo (1568-c. 1622), ambos cosmógrafos; Luís da Fonseca Coutinho, de quem se falará adiante mais detalhadamente; o italiano Cristóvão Borri (1583-1632), que ensinou em Portugal; todos estes no período da União Ibérica; ou ainda Jerónimo Osório da

⁷ FREITAS, Antonio Gregorio de - *Tratado De Navegar...*, p. 89.

⁸ CASTRO, D. João de - *Obras Completas de D. João de Castro*, p. 184. Realçado nosso.

⁹ *Ibid.*, p. 184. Realçado nosso.



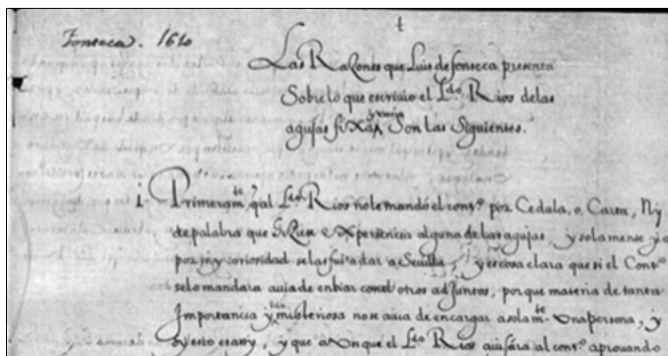


Figura 4 - Resposta de Luís da Fonseca às críticas de *Ríos Coronel*

Fonte: AGI - Patronato 262 R4

Luís da Fonseca Coutinho teria apresentado a sua proposta em 1603, segundo Leitão¹², ou em 1605, de acordo com Ceballos-Escalera Gila¹³. Para avaliar a proposta ter-se-iam reunido várias juntas, sem chegarem a uma conclusão definitiva. Entretanto, em 13 de fevereiro de 1608, reuniu-se uma junta, presidida pelo conde de Salinas (1564-1630), a qual contava com diversas personalidades, tanto da nobreza, como homens com experiência de navegação e outros com conhecimentos académicos: o Conde da Feira (c. 1563-1608), nomeado Vice-rei da Índia; Afonso Furtado de Mendonça (1561-1630), do Conselho de Estado; João Gomes da Silva (fl. c. 1600); João Furtado de Mendonça (1560-c. 1639); o licenciado Fernando de los Rios Coronel (1559-1624); Lourenço Ferrer (1557-1625); o capitão Pedro Fernandez de Queirós (1565-1614); Segura (fl. c. 1610), cosmógrafo das Filipinas; e Gaspar Manuel (fl. c. 1594), piloto da Carreira da Índia, assim como João Baptista Lavanha (c. 1550-1624), cosmógrafo-mor do reino de Portugal. Este último, que anteriormente não tinha uma opinião muito positiva a respeito da proposta de Luís da Fonseca, acabou por se tornar um grande defensor da mesma. Aliás, dos nomes acima mencionados, como integrantes da junta reunida em 1608, apenas Gaspar Manuel considerava a ideia sem qualquer valor. Tendo em conta o parecer favorável, quase unânime, foi sugerido que se fizessem diversas experiências para perceber a utilidade da proposta¹⁴.

As experiências a realizar foram bastante diversificadas: percursos em terra, na Península Ibérica; uma viagem em caravelas, para Oeste da ilha do Corvo, assim como duas viagens para o Oriente: numa delas participou o licenciado Gaspar Jorge do Couto (fl. c. 1608), que também tinha inventado uma “agulha fixa” e que deveria comparar os valores desta com os da agulha de Luís da Fonseca Coutinho¹⁵; e uma outra viagem de um piloto que iria embarcado numa nau holan-

¹² LEITÃO, Humberto, *art. cit.*, p. 14.

¹³ CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso, *art. cit.*, p. 14.

¹⁴ LEITÃO, Humberto, *art. cit.*, pp. 16-17.

¹⁵ Esta viagem de Gaspar Jorge do Couto já foi abordada em anterior simpósio da Academia de Marinha: CANAS, António Costa - **A questão da longitude no início do século XVII. Viagem à Índia de Gaspar Jorge do Couto.**, pp. 261-277.

desa e que deveria igualmente experimentar as agulhas de Luís da Fonseca, sem que os holandeses percebessem. As instruções para as diversas experiências foram redigidas por João Baptista Lavanha, encontrando-se vários desses documentos na Biblioteca da Ajuda, no Códice 5-VII-11; e muitos outros documentos sobre o assunto podem ser encontrados no Archivo General de Indias.

A “agulha fixa” teria uma escala de graus, podendo ter em alternativa uma escala de léguas, e nessa escala media-se quantos graus, ou léguas, o navio estava afastado do meridiano onde se tinha “fixado” a agulha:

Su uso es poner la Aguja fixa debaxo de la línea de su vidrio y en derecho de la meridiana del instrumento, y quedo el, mover el mostrador con esta Aguja regular hasta que quede su rumo de norte a sul debaxo de la caya de su vidrio, que entonces la linea de la confiança del mostrador señalará en la circunferencia graduada, del instrumento los grados, o leguas (segun fuere tocada esta Aguja para una cosa ou para otra) que estamos apartados del meridiano donde partimos y ella fue fixa, empeçados a contar desde la linea meridiana del instrumento para Leste, o para Oeste, segun que para una de las dichas partes nos fueros apartando del meridiano donde partimos¹⁶.

Curiosamente, a proposta de Fonseca não contemplava apenas a determinação da longitude, mas também a da latitude, usando uma outra agulha, que ele designou: “regular de norte a sul”, ou ainda “agulha equinocial”:

La Aguja Regular de norte a sul, muestra el Paralelo de la altura del lugar donde partimos, y donde ella se afixó a Leste y señalará quanto del dicho Paralelo nos apartamos hazia el Norte, o hazia el sul, que es señalar las Alturas del Polo, tomando principio, de la que teniamos en el lugar donde partimos. El uso della es como el de la pasada ajustando el Rumo de norte a sul de la fixa con la linea meridiana del instrumento, y moviendo el mostrador desta Regular hasta que quede su Rumo de Norte a Sul, debaxo del hilo de su vidrio que entonces la punta del mostrador señalará en los grados del instrumento, los grados o leguas, que estamos apartados de nuestro viaje¹⁷.

Embora não dê mais detalhes sobre a construção desta agulha, a mesma deveria certamente basear-se na determinação da inclinação magnética, que também varia consoante os locais. A observação da declinação magnética é mais simples, uma vez que as agulhas estão geralmente fixas nas rosas-dos-ventos, que se encontram normalmente na horizontal, sendo facilmente perceptível a existência de um ângulo no plano horizontal, para Este, ou para Oeste, entre a direção para onde aponta a agulha e a direção do norte verdadeiro. Porém, se a agulha não for fixada no cartão da rosa-dos-ventos e tiver liberdade de movimento no plano vertical, pode constatar-se que ela apon-tará mais para cima ou mais para baixo, consoante os locais. E esse movimento no plano vertical

¹⁶ LAVANHA, João Baptista - *Medios con los quales se deven de hazer las observaciones en la mar, para verificar las Agujas de Luis de Fonseca*, f^o 23.

¹⁷ *Ibid.*, f^{os} 23vs-24.

varia aproximadamente com a variação da latitude, pois a agulha deverá encontrar-se totalmente vertical nos polos magnéticos, que são próximos da latitude de 90°, e estar praticamente paralela ao horizonte no equador magnético, que se aproxima do equador terrestre, ou seja, encontra-se próximo da latitude 0°. Eventualmente, Coutinho teria conhecimento da obra do britânico Robert Norman (fl. 1560-1585), que em 1581 explicou, pela primeira vez o fenómeno da inclinação¹⁸.

Nenhuma das experiências acima mencionadas permitiu comprovar a utilidade das agulhas de Coutinho. Foi então decidido fazer uma travessia do Oceano Pacífico, para testar a proposta de Fonseca Coutinho, a qual se realizou em 1611. Quem recebeu o encargo de realizar as experiências foi o licenciado Fernando de los Rios Coronel, que fizera parte da junta que decidira, quase por unanimidade, que a proposta de Fonseca deveria ser testada. Participou nas experiências em terra firme, nomeadamente de Sevilha a Cádiz. Foi também ele que realizou as experiências no Atlântico, para lá da ilha do Corvo, tendo-se envolvido numa polémica com Luís da Fonseca, porque não teria notado resultados positivos nessa viagem. Apesar disso, foi nomeado para a travessia do Pacífico.

É conhecido um texto¹⁹ com detalhes da forma como a viagem decorreu, permitindo perceber os resultados obtidos na travessia. A descrição começa com referência aos propósitos da experiência:

JHS MARIA JOSEPH

Començamos n^o viaje desde el puerto de Acapulco, donde afixe tres agujas de marear por el orden y secreto que me dio Luys de Fonseca por mandado de su Mag^d. Y toque otra para que mostrasse la longitud de Leste a Oeste por sus reglas y nos hisimos a la vela Jueves a 24 de Março, llevando dos instrumentos para el effecto dicho, que era de marcar el aguja y ver si era fija y compararla de la longitud para por su variación conocella²⁰

Daqui percebe-se que nesta viagem não deveria estar incluída a agulha “regular de norte a sul” e ao longo do texto não há qualquer referência à observação da mesma. Quanto à agulha fixa de Leste-Oeste foram feitas várias observações, verificando-se que não apresentava grande diferença em relação às agulhas “normais”:

Este día demarqué la aguja, tenia el sol 9 g^{os} 23 mi de grandeza ortiva, en 11 g^{os} y ½ de altura, salio por el instrumento por un grado de Leste al Norte, la diff^a son 8 g^{os} y 23 mi que noruesteava, poseia el sol 23 g^{os} y ½ de Aries
Comparada la regular con ella no tenia diff^a²¹

¹⁸ Cf. CANAS, António Costa, *op. cit.*, p. 276.

¹⁹ Na realidade, conhece-se mais do que um manuscrito descrevendo a viagem, mas os conteúdos são muito semelhantes, pelo que se seguirá um manuscrito da Biblioteca Nacional de Madrid.

²⁰ RIOS CORONEL, Fernando de los - *Derrotero del viaje quel año de 1611 hizieron las naos de Filipinas desde el puerto de Acapulco a Manila en las quales iba el Lcdo. Fernando de los Ríos Coronel, el qual hizo por mandado de Su Mag. en este viaje las observaciones de la aguja fixa y regula*, f^o 215.

²¹ *Ibid.*, f^o 216.



Figura 5 - Fragmento de carta do Pacífico, contendo linhas isogónicas
Fonte - Espólio do Museu de Marinha

Embora o método de Luís da Fonseca não tenha tido sucesso, continuaram a surgir propostas semelhantes, algumas delas por parte de personalidades envolvidas no processo de Coutinho, como foi o caso de Lorenzo Ferrer Maldonado, que fez parte da junta que avaliou a proposta daquele, ou Juan Arias de Loyola (fl. 1591-1612), que na década de 1630 ainda continuava a advogar a realização de experiências para validar a sua ideia.

Quanto a Lavanha, depois da viagem de 1611, no Pacífico, mudou a sua opinião sobre as agulhas fixas e a teoria sobre a relação entre declinação magnética e longitude:

No son estas variedades regulares, como piensan algunos, ne correspondiendo iguales diferencias á iguales distancias. [...]. La causa destas diferencias tan notables i irregulares, no se há alcançado asta agora, ni tan poco tocar la Aguja de manera que no varie, ni decline del Meridiano en ninguna parte del Orbe, aunq algunos lo han inventado infelizmente, i de su falsa imaginacion los ha desengañado la experiencia, i della, i de las observaciones que se han hecho contra, que usando del secreto, se puede tocar la Aguja de manera que sea fixa, i por tanto que muestre el Meridiano precisa^{te} sin variedad alguns, pero no universal^{te}, por en distancia de Leguas, o que pierde la virtud el toque, o por outra causa occulta buelue la Aguja a variar como las demas²².

²² MOTA, Avelino Teixeira da - **Anónimo – João Baptista Lavanha e Luís Teixeira, Atlas – Cosmografia, de trinta e duas folhas, 1597 e 1612, f.º 30vs.**

Conforme foi sendo referido ao longo desta secção, foram inúmeras as sugestões de usar a declinação magnética para conhecer a posição dos navios no mar. Os prêmios referidos anteriormente impulsionaram o interesse pelo assunto. Embora a generalidade dessas propostas seja da centúria de Seiscentos, esse interesse pelo desenvolvimento do método já existia anteriormente. Conhece-se uma carta de parte do Pacífico, na qual estão traçadas diversas linhas, que correspondem a vários valores de declinação magnética, a qual teria sido desenhada cerca de 1585, e é certamente uma das folhas de um planisfério, do qual não se conhecem mais folhas. Sobre esta carta foi publicado um estudo por Henrique Leitão e Joaquim Gaspar²³.

Este interesse pelo assunto teve como consequência uma recolha sistemática de dados de declinação magnética, o que permitiu ir conhecendo a distribuição desta em largas extensões dos oceanos. Embora fosse inútil para saber a longitude, o conhecimento da declinação poderia servir para se ter uma noção da distância a determinados perigos em alto-mar, por exemplo baixios, razão pela qual os pilotos apresentavam, nos seus roteiros, inúmeros valores de declinação, que servia como mais um “sinal” para identificarem aproximadamente a região em que iam navegando. Anteriormente referiu-se também a inclinação magnética. Esta propriedade das agulhas não apresenta o mesmo interesse razão pela qual não mereceu tanta atenção como a declinação magnética.

Longitude pela “iluminação” da Lua

Conforme referido na Introdução, a Lua tem um particular interesse para a questão da longitude, tendo sido proposto, no início do século XVI, um processo que se baseava na medição da distância entre a Lua e outro astro: Sol, planeta ou estrela. Este processo foi usado, com sucesso no mar, a partir de meados do século XVIII, mais ou menos ao mesmo tempo que se começou a usar o cronómetro. O método das distâncias lunares baseia-se no facto de a Lua ser o único astro que se desloca em torno da Terra. Por esse motivo, o movimento aparente da Lua é diferente daquele que se observa nos restantes astros, podendo usar-se a variação relativamente rápida da distância angular entre a Lua e outros astros como uma referência de tempo e, portanto, também uma referência para a longitude.

Existe, porém, uma outra consequência do movimento da Lua em torno da Terra, que é a variação, ao longo do tempo, da quantidade de superfície iluminada da Lua, que se vê a partir da Terra. Esta varia, ciclicamente, de totalmente obscurecida, na Lua Nova, para totalmente iluminada, na Lua Cheia, e vice-versa; durando cerca de duas semanas a transição entre as situações extremas. Teoricamente, se for possível “medir a quantidade de Lua iluminada” em cada instante, consegue-se também ter uma referência de tempo, que permitirá determinar a longitude. Essa ideia foi defendida pelo cosmógrafo flamengo Miguel Florêncio

²³ GASPAR, Joaquim Alves e LEITÃO, Henrique - **Luís Teixeira, c.1585: The Earliest Known Chart with Isogonic Lines**, p. 221-228. DOI 10.1080/03085694.2018.1450554.

van Langren, explicando-se seguidamente os contributos deste para a questão da longitude e também para a cartografia da superfície lunar.

Miguel Florêncio van Langren nasceu em 1598, no seio de uma família de fabricantes de globos, de Amsterdão, na época em que sete províncias dos Países Baixos se tinham autonomizado do domínio espanhol. Por volta de 1607, ou 1608, o seu pai, Arnold Florent van Langren (1580-1644), abandonou a cidade, devido a inúmeras dívidas que tinha acumulado, passando para a região sul dos Países Baixos que continuava fiel aos monarcas espanhóis. Aí colocou-se ao serviço do Arquiduque Alberto de Áustria (1559-1621) e da Infanta Isabel de Espanha (1566-1633), irmã de Filipe II, governadores daquela região. Com a morte de Alberto, Isabel assumiu a governação e continuou a apoiar Arnold tendo mantido o apoio a seu filho Miguel²⁴.

Num texto que mandou imprimir em 1644, Miguel apresenta um historial do seu envolvimento na busca de uma solução para o problema da longitude.²⁵ Na folha de rosto apresenta-se como cosmógrafo de sua Majestade na Flandres e começa o texto referindo as “crendencias” de sua família, informando que o seu avô e o seu pai eram especialistas em Astronomia e Geografia, tendo o pai servido o monarca espanhol, como cosmógrafo na Flandres²⁶.

No mencionado texto, Van Langren explica, com algum detalhe, os contributos que considera ter dado para resolver o problema da longitude, ao longo de vários anos:

Y como la misma imaginacion de hallar la longitud por mar y tierra, **por medio de la Luna**, tenia ocupado el ingenio del dicho Van Langren, desde el año 1621 dava parte dello à la Serenissima Infanta en el de 1625, como tambien **del segundo modo que tambien tenia alcançado el dicho Van Langren, (que ha escrito al pie deste por letras obscuras)** como se conoce por la carta que su Alteza escribió sobre ello à su Mag^d en el mismo año 1625. Pero como el dicho van Langren se hallò en aquel tiempo un poco incómodado para hazer el viaje à España, hizose la **demonstracion del de la Luna, en el meridiano con otros dos modos nunca oydos à los doctissimos varones** E. Puteano y Godefrido Vendelino, por orden de la dicha Princesa en 5 de Março de 1631 años, como consta por la certification, y aprobacion que le dieron, cuya demonstracion iba fundada **en poder hallar el verdadero lugar de la Luna en qualquier tiempo que la veeimos de noche...**²⁷

Da transcrição anterior, na qual se destacaram as partes consideradas mais relevantes, pode deduzir-se alguma informação. Van Langren apresentou várias propostas, dando particular relevo à utilização da Lua. O processo que ele explica mais detalhadamente baseia-se no mesmo princípio do método das distâncias lunares. Pelo que se percebe, ele sugere determinar o instante da

²⁴ FRIENDLY, Michael, VALERO-MORA, Pedro et IBANEZ ULARGUI, Joaquin - **The First Known Statistical Graph: Michael Florent van Langren and the « Secret » of Longitude**, pp. 176-177.

²⁵ FLORÊNCIO VAN LANGREN, Miguel - **La Verdadera Longitud por Mar y Tierra**, 1644.

²⁶ *Ibid.*, p. 3.

²⁷ *Ibid.*, p. 6 Realçado nosso.

passagem meridiana da Lua pois explica a forma de calcular o “verdadeiro lugar da lua” e este conhecimento é importante para este método, assim como para o método das distâncias lunares. No mesmo texto acrescentou no final uma proposta “por letras obscuras”. Trata-se de um texto cifrado que se encontra algumas páginas adiante. Este texto foi recentemente decifrado, e aparentemente a proposta nele contida baseia-se no uso de um relógio de água, para “conservar o tempo”, nas viagens marítimas²⁸. Esta ideia, de utilizar um relógio não era original, conforme se explicou na Introdução. No mesmo texto que se transcreveu, van Langren refere que apresentou ainda dois outros processos inéditos, aos matemáticos Erycius Puteanus (1574-1646) e Godofredo Wendelino (1580-1667). No resto do texto não dá grandes detalhes sobre esses processos.

No entanto, o processo mais relevante para este estudo é aquele que se baseia na observação da “quantidade” de superfície iluminada da Lua. Peter van der Krogt, um autor que estudou detalhadamente os contributos da família van Langren para a astronomia, afirma que Miguel van Langren começou a trabalhar neste método a partir de 1621:

In 1621 the cosmographer Michiel Florent van Langren from the Netherlands invented a way to find out longitude at sea with the help of lunar topography. When at a specific time one could see that the first light reached the rim of specific craters, and had at one's disposal a book with a list of the times the light reached this crater on a set longitude, then with this book one could calculate the time difference and thus the longitude of one's location²⁹.

Uma das fontes de van der Krogt para esta data é o texto de van Langren de 1644, já mencionado. Nesse texto ele refere que em 1621, começou a procurar soluções para a longitude, usando a Lua, mas também se viu que ele também menciona outros métodos baseados na Lua. De qualquer modo, durante a década de 1620 já se interessava pela topografia lunar, pois em 1628 desenhou um mapa manuscrito representando a superfície lunar³⁰.

O mapa de 1628 não apresenta grandes detalhes da superfície lunar. Contudo, van Langren deverá ter continuado as suas observações daquela superfície, recolhendo muito mais informação sobre a mesma. Em 1645 publicou uma imagem da superfície da Lua, representando com bastante detalhe o relevo lunar, tendo atribuído nomes às elevações e depressões que identificou na superfície lunar³¹.

A imagem é acompanhada por um texto, em latim, onde o autor relata parte do historial da sua investigação sobre a longitude e explica, sucintamente, a forma como se pode conhecer a

²⁸ SCHMEH, Klaus - **Jarl Van Eycke löst 400 Jahre alte Längengrad-Botschaft**. Disponível em:<URL : <https://scienceblogs.de/klausis-krypto-kolumne/2021/02/18/jarl-van-eycke-loest-400-jahre-alte-laengengrad-botschaft/>>.

²⁹ VAN DER KROGT, Peter et ORMELING, Ferjan - **Michiel Florent van Langren and Lunar Naming**. pp. 1851-1852.

³⁰ FLORÊNCIO VAN LANGREN, Miguel - **Luna vel Lumina Austriaca Philippica**.

³¹ FLORÊNCIO VAN LANGREN, Miguel - **Plenilunii Lumina Austriaca Philippica**.



Figura 6 - Mapa lunar de 1628, van Langren

Fonte: <http://tinyurl.com/49k6kf7w>

longitude, observando a parte iluminada da Lua em cada instante. O texto latino foi transcrito numa plataforma da Internet, ProZ, que se define como uma “Online Community and Workplace for Language Professionals”, tendo sido igualmente traduzido para inglês por um tradutor independente, que incluiu ambos os textos no seu portefólio³².

No início do texto, van Langren explica quando lhe surgiu a ideia de apresentar uma representação da superfície lunar e menciona o apoio que sempre recebeu da Infanta Isabel, a qual recomendou o seu projeto ao monarca espanhol, Filipe IV (1605-1665). 1628 é o ano indicado para o início deste processo, o que não quer dizer que as observações não tenham sido anteriores a este ano:

In the year 1628, I had undertaken to describe the orb of the moon—the planet most familiar to the world, and likewise the most unknown—with immense study and labour, and to **present this to the Most Serene Princess of the Belgians, Isabella Clara Eugenia, the Infant of Spain**. She, in behalf of her own incredible affection for these arts, wanted me contemplating the Moon, or indeed rather wished me to be by her side, and together look at the planet’s secrets. Since, therefore, she had considered how important these matters were, **she sent me to Spain with letters that she had written, that I might offer these observations to the most Powerful King, Philip IV**, and give to the light in her name what has securely opened the way for the Astronomer regarding the longitudes and distances between places, as well as the huge and gross errors in Geography which ought to be corrected, and so that it might also be of some use to navigation by sea³³.

³² BRAZAUSKAS, Joseph. [Página pessoal] [em linha]. 2022 [consultado em: 21 janeiro 2024]. Disponível em: <URL : <http://tinyurl.com/2am8t63h>>. As transcrições apresentadas resultam desta tradução do latim para inglês.

³³ *Ibid.* Realçado nosso.



Figura 7 - mapa lunar de 1645, van Langren
 Fonte - <http://tinyurl.com/58s534fs>

Mais adiante apresenta a explicação do processo que concebeu para conseguir calcular a longitude de qualquer lugar, pela observação do aparecimento, ou desaparecimento, dos elementos do relevo lunar, no processo de crescente, ou minguante, da Lua. Para melhor interpretação do processo teria preparado 30 imagens com diferentes quantidades de superfície lunar iluminada:

We lament that we have not hitherto been able to discover (what we nevertheless hope may come to pass) the names and achievements of the others in these arts who have been elsewhere noteworthy, so that we may inscribe our shining Globe with their like. **Moreover, with thirty [observations of] phases of the waxing and waning Moon now ready, they will soon provide the means to us of distinguishing each particular of the Moon**, as the islands and mountaintops quite often torn off from the land as they appear at the moment in time when the Moon waxes, and when she wanes suddenly disappear, **which is the chief and almost daily aid in ascertaining the longitude**. We shall add as well among a great many other new, astonishing, and very useful things a long and brilliant series of **Eclipses, which in accordance with our quite simple and accurate practice we have observed now zealously for many years, with the earth's shadow, to be sure, hiding these Lunar particulars again and again, which is another but exceptional aid to ascertaining the longitude**³⁴.

³⁴ *Ibid.* Realçado nosso.

Embora a proposta de van Langren não tivesse qualquer utilidade prática para a determinação da longitude, contribuiu significativamente para o desenvolvimento da selenografia, ramo da astronomia dedicado ao estudo e cartografia da superfície lunar. Os mapas de van Langren não foram os primeiros mapas da superfície lunar, anteriormente já tinham sido desenhados alguns, inclusivamente antes da invenção do telescópio, como é o caso do mapa de William Gilbert (1544?-1603), de 1600. O uso deste instrumento permitiu observar os detalhes da superfície lunar e surgiram imagens em que se representam alguns desses detalhes, por exemplo as imagens de Galileu, resultantes das observações de 1610, ou a representação de Claude Mellan (1598-1688), de 1636. Mas os mapas de van Langren tinham um propósito, identificar os diferentes elementos da topografia lunar, para determinar a percentagem de superfície iluminada. Daí que ele tenha optado por atribuir nomes às elevações e depressões e se tenha preocupado com os detalhes da superfície, especialmente no mapa de 1645, que contém mais de 300 nomes de “lugares” da Lua.

Longitude pelos satélites de Júpiter

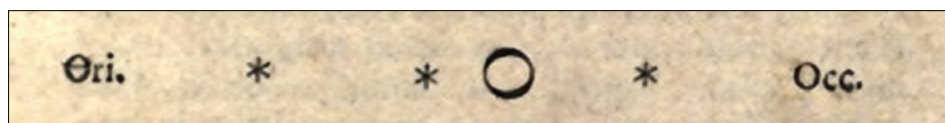


Figura 8 - Imagem de Júpiter e três satélites, no dia 7
Fonte: DOI 10.5479/sil.95438.39088015628597

A capacidade de ampliação do telescópio permitiu observar determinadas particularidades do céu, não visíveis a olho nu. Galileu foi dos primeiros a usar sistematicamente este instrumento e a reparar em várias dessas novidades, como as fases de Vénus, os anéis de Saturno, as manchas solares ou os satélites de Júpiter. Pouco depois do por-do-sol de 7 de janeiro de 1610, ao realizar experiências com o telescópio que recentemente fora construído, apontou o mesmo para Júpiter e notou algo que o deixou “intrigado”. Muito próximo do planeta viu três pequenas “estrelas”, que anteriormente não eram visíveis e que apresentavam a particularidade de se posicionarem sobre uma linha reta paralela à elíptica. No dia seguinte, voltou a observar o planeta e verificou que as mesmas três “estrelas” estavam próximas de Júpiter, mas ocupavam outras posições relativas. A explicação que então encontrou para esse facto era a de que provavelmente tal se devia ao movimento próprio de Júpiter na sua órbita³⁵.

³⁵ GRIJS, Richard de - **European Longitude Prizes. I. Longitude Determination in the Spanish Empire**, pp. 480-481. DOI 10.3724/SPJ.1440-2807.2020.03.03.

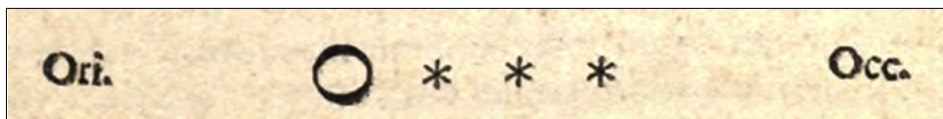


Figura 9 - Imagem de Júpiter e três satélites, no dia 8

Fonte: DOI 10.5479/sil.95438.39088015628597

No dia 9, não foi possível observar o planeta e no dia 10, apenas se viam duas “estrelas”. No entanto, no dia 13 observou quatro, praticamente sobre uma linha reta. Após várias semanas de observação, percebeu que estes astros orbitavam em torno de Júpiter, tal como se via Vénus e Mercúrio em torno do Sol, encontrando-se umas vezes à frente dele, outras por trás, nunca se afastando muito dele. Batizou os astros que orbitavam em torno de Júpiter como: “Planeta MEDICEA”, em homenagem ao seu patrono, Cosme II de Medici (1590-1621), Grão-Duque da Toscana³⁶.



Figura 10 - Imagem de Júpiter e dois satélites, no dia 10

Fonte: DOI 10.5479/sil.95438.39088015628597

Galileu publicou logo no ano de 1610 o resultado das suas observações com telescópio, na obra **Sidereus Nuncius**. Para este estudo consultou-se a versão digitalizada da Smithsonian Libraries and Archives³⁷, da qual se extraíram as imagens usadas no texto.

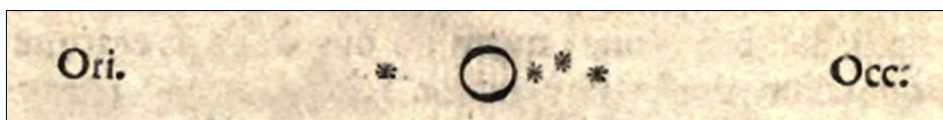


Figura 11 - Imagem de Júpiter e quatro satélites, no dia 13

Fonte: DOI 10.5479/sil.95438.39088015628597

A difusão das observações de Galileu incentivou outros estudiosos a observarem os satélites de Júpiter e a tentarem determinar os elementos necessários para caracterizar as respectivas órbitas, as quais têm períodos que variam entre um pouco menos de 2 dias e 17 dias. Entre aqueles que se interessaram por essas observações, ainda em 1610, contam-se Johannes Kepler (1571-1630), em Praga; Thomas Harriot (c. 1560-1621), próximo de Londres; alguns matemáticos jesuítas, do Colégio Romano; e Simon Marius (1573-1624), próximo de Nuremberga³⁸.

³⁶ *Ibid.*, p. 481.

³⁷ GALILEI, Galileo - **Sidereus**.

³⁸ GRIJS, Richard de, *art. cit.*, p. 481.

Em França, Nicolas-Claude Fabri de Peiresc (1580-1637) começou a observar os satélites em novembro de 1610 até junho de 1612. O seu parceiro nas observações, Joseph Gaultier de la Valette (1564-1647), preparou as primeiras tabelas de observações e com base nestas, Peiresc elaborou as correspondentes tabelas de efemérides dos satélites³⁹.

Conforme referido na Introdução, o método astronómico mais antigo para determinação da longitude, baseava-se no uso de eclipses, especialmente dos lunares, mas existia o problema da raridade do fenómeno. Com os satélites de Júpiter, com períodos de órbita relativamente curtos, passava a ser possível dispor de “eclipses” com uma frequência bastante elevada. Galileu explica essa “ligação” entre os eclipses lunares, raros, e os “eclipses” dos satélites de Júpiter, que ocorrem inúmeras vezes ao longo do ano permitindo assim determinar a longitude com regularidade:

L' altro modo, sin ora da' grandi cosmografi adoperato, **è col mezzo degli eclissi lunari**, il qual modo è il più esquisito che sin ora sia mai stato praticato: contuttociò patisce ancor egli molte e gravissime difficoltà. [...] Ora, come si è detto, questo modo di ritrovare la longitudine è soggetto a diverse difficoltà: **la prima delle quali è la rarità degli eclissi della Luna**; poi che non si faranno più che due eclissi della Luna visibili all' anno, ed alle volte un solo, e talvolta nessuno. **In oltre è assai difficile osservare precisamente il principio o il mezzo o il fine dell' eclisse**; imperò che quando la Luna comincia a immergersi nel cono dell'ombra terrestre, quell'ombra è tanto tenue e sfumata, che l'osservatore resta perplesso se la Luna abbia o no cominciato ad intaccarla. E pertanto non credo che possa restare dubbio nessuno a chi intende queste materie, **che quando si trovasse modo di rendere questi eclissi lunari più frequenti**, in modo che, dove ne abbiamo così pochi in capo all'anno che si può dire che sottosopra se ne faccia un solo, **noi ne potessimo avere tre o quattro o cinque ed anco sei per notte, questo negozio sarebbe ridotto in un grandissimo vantaggio**, poi che sarebbero tali eclissi più di mille l'anno: e quando bene non fossero eclissi lunari veramente, ma cose in cielo ed apparenze equivalenti e simili agli eclissi lunari, è manifesto che il guadagno sarebbe grandissimo.⁴⁰

Entre 1610 e 1612 Galileu foi recolhendo dados que lhe permitiram calcular dados das órbitas dos satélites e perceber que poderia elaborar tabelas de efemérides, ou seja, horas das imersões e emersões dos satélites em relação a Júpiter. Usando essas efemérides, calculadas para um determinado meridiano de referência e depois observando no mar a hora local de ocorrência de um desses fenómenos, seria possível calcular a longitude desse lugar. Em setembro de 1612, Galileu apresentou a sua proposta à Coroa Espanhola, não tendo a mesma sido acolhida. Apesar deste desinteresse, Galileu não desistiu, e ao longo

³⁹ *Ibid.*, p. 482.

⁴⁰ GALILEI, Galileo - **Proposta della longitudine**, pp. 420-421, realçado nosso.

da sua vida, tomou por diversas vezes a iniciativa de promover o uso deste método para determinar a longitude no mar⁴¹.

Em 1616, tendo sido proibido pela Inquisição de defender a teoria copernicana, Galileu dedicou toda a sua atenção ao método da longitude pelos satélites de Júpiter e voltou a apresentar a ideia em Espanha. Eventualmente teria sido nessa altura que teria usado a argumentação exposta na transcrição anterior, em que compara os eclipses solares e o uso dos satélites de Júpiter. O texto encontra-se num manuscrito, não datado, tendo Antonio Favaro, que o transcreveu e publicou pela primeira vez em 1891, assumido que o mesmo poderia ser datado de 1612. No entanto, Stilman Drake, que o traduziu para inglês e publicou em 1978, atribuiu-lhe a data de 1616, opinião que van Helden subscreve.⁴²

Para observar os satélites, era necessário dispor de telescópios. Em 1616, Galileu propôs-se fazer uma centena deles e entregá-los em Espanha, para serem usados a bordo de navios. Tal não aconteceu, porque também esta proposta foi recusada, e um dos argumentos para essa recusa foi o facto de os telescópios não poderem ser usados a bordo. Na carta que o Conde Orso d'Elci (fl. 1608), embaixador da Toscana na Corte Espanhola, enviou a Curzio Picchena (1554-1626), Secretário de Estado de Cosme II de Medici, são apontadas as limitações identificadas por quem avaliou a proposta de Galileu:

Per il discorso di V.S. tocco con la mano che dalla diversité dell' hore nelle quali si vedrà, un medesimo aspetto di quelle stelle intorno a Giove, si conoscerà subito la vera longitudine che habbiano quelle città o luoghi tra loro; ma per saper questo, **é cosa forzosa e necessaria veder prima le sudette stelle et i loro aspetti, la qual cosa non so come si potrà fare in mare**, o almeno tanto spesso et tanto prontamente quanto la necessiti di chi naviga ha bisogno: **perché, lasciando a parte che l'uso del telescopio non potrà haver luogo nelle navi per il movimento loro**, ma quando anche ve lo potesse havere, non potrebbe egli servire né di giorno né in un tempo serrato di notte, che non appariscono le stelle; e chi naviga ha bisogno di sapere hora per hora il grado della longitudine in che si trova.⁴³

Os telescópios foram sempre uma das limitações ao uso deste método a bordo, pois a observação do planeta implica que o instrumento mantenha uma posição estável, situação que não se conseguia num navio a navegar. Ciente dessa limitação, Galileu inventou uma espécie de capacete, que denominou *celatone*, ao qual fixou um telescópio. Também esta ideia não resolveu o problema da observação dos satélites no mar, embora tenham sido feitas algumas experiências com o mesmo⁴⁴.

⁴¹ HELDEN, Albert van - *Longitude and the Satellites of Jupiter*, p. 89.

⁴² *Ibid.*, pp. 89-90.

⁴³ D'ELCI, Orso - *Carta de Orso d'Elci a Curzio Picchena*, 30 de novembro de 1617, p. 353.

⁴⁴ HELDEN, Albert van, *op. cit.*, p. 91.

Conforme anteriormente referido, Galileu apresentou várias vezes, ao longo da sua vida, o método de determinação da longitude, pelos satélites de Júpiter. Em Espanha, além das propostas já referidas, de 1612 e 1616, voltou a propor esta solução em 1620, 1629 e 1631, sempre sem sucesso. A partir de 1635, o assunto passou a interessar também aos Países Baixos, onde chegou informação sobre a ideia de Galileu. Neste caso, Galileu tinha pensado num melhoramento do método, usando o mesmo em conjunto com um relógio que garantisse algum rigor na apresentação das horas. A sua intenção não era “transportar” a hora de um meridiano de referência, como sucede com um cronómetro. O relógio sugerido por Galileu servia para indicar a hora local, por curtos intervalos de tempo, entre observações astronómicas.⁴⁵

Em agosto de 1636, Galileu enviou uma descrição detalhada da sua proposta, para ser enviada para os Estados Gerais. Após análise da mesma por uma comissão, foi decidido oferecer a Galileu uma corrente de ouro, com uma medalha, como sinal de boa vontade e antecipando uma decisão positiva em relação à proposta dele. Galileu acabou por nunca receber os 30 000 escudos que lhe tinham sido prometidos pela entrega de uma solução viável para o problema da longitude. Entretanto, o Papa Urbano VIII (1568-1644) proibiu Galileu de negociar com os protestantes dos Países Baixos e ele não recebeu mais nenhum valor deles.⁴⁶

A proposta de Galileu enviada aos Países Baixos, incluía a construção de uma plataforma estabilizada, na qual se colocaria uma cadeira, para fazer as observações, evitando o efeito do balanço do navio. Essa ideia foi considerada sem interesse prático, pensando-se que dificilmente seria aceite pelos marinheiros.⁴⁷ Importa referir que a ideia de uma estrutura estabilizada para fazer observações abordo já tinha sido avançada por Galileu em 1617, tendo inclusivamente sido feitas experiências no porto de Livorno, usando essa plataforma e o *celatone*.⁴⁸

Van Helden refere que não foi apenas Galileu a interessar-se pela questão da longitude ao longo do século XVII, nomeadamente usando os satélites de Júpiter. Também Peiresc dedicou grande atenção ao assunto, assim como outros investigadores:

Both Peiresc and Galileo retained their interest in the problem of longitude for the rest of their lives. From 1633 to 1636 Peiresc operated a veritable “Bureau of Longitudes,” recruiting observers in remote places to observe eclipses of the Sun and Moon: Galileo did not give up his efforts to convince the Spanish Crown until about 1630 and then, in 1636, entered negotiations with the States-General of

⁴⁵ GRIJS, Richard de - **European Longitude Prizes. II. Astronomy, Religion and Engineering Solutions in the Dutch Republic**, p. 422-423. DOI 10.3724/SPJ.1440-2807.2021.02.08.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 424.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 425.

⁴⁸ GRIJS, Richard de - **European Longitude Prizes. I. Longitude Determination in the Spanish Empire**, p. 482.

the Dutch Republic on the same subject, this time for a rumored prize of 30,000 florins. Neither Peiresc nor Galileo, however, published their proposals for using Jupiter's moons for determining longitude. Simon Marius, the first to publish tables of the satellites, did not mention the longitude connection, Vincenzo Renieri (1606-1647), who took over the observations from his master when Galileo became blind, announced in his planetary tables of 1639 that he would soon publish tables of the motions of Jupiter's moons that would be useful for determining longitude at sea. This was the first mention of this method in print.⁴⁹

Nos parágrafos que se seguem, van Helden menciona outras referências, mais ou menos detalhadas, ao uso dos satélites de Júpiter. Conclui essa análise afirmando que por volta de 1660, os astrónomos ainda não usavam este método para conhecer a diferença de longitude entre os locais onde tinham os seus observatórios, preferindo o uso dos eclipses lunares.⁵⁰

A situação alterou-se significativamente a partir da década de 1660, sendo Giovanni Domenico Cassini (1625-1712) o principal impulsionador desta mudança. Em 1650, Cassini tornou-se professor na Universidade de Bolonha. Aí fez observações sistemáticas dos satélites de Júpiter, tendo publicado as suas primeiras tabelas de efemérides em 1668. No ano seguinte foi para Paris, onde ficou encarregado dos trabalhos astronómicos a realizar no âmbito da Academia Real das Ciências. Embora as suas tabelas ainda não tivessem rigor suficiente para poderem ser usadas de uma forma “independente” serviam para planejar observações dos satélites. Em 1671-72 foi enviado o astrónomo Jean Picard (1620-1682) para a Dinamarca, para determinar a longitude do observatório de Tycho Brahe (1546-1601). Picard observou diversos eclipses dos satélites de Júpiter, tendo sido observados em Paris cinco desses eclipses, pela equipa de Cassini. Juntando posteriormente os resultados das observações, feitas nos dois locais distintos, tornou-se possível determinar com rigor a diferença de longitude entre ambos.⁵¹

A confiança neste método, levou à sua utilização na determinação de longitudes no território francês, com vista à elaboração de uma cartografia mais rigorosa do mesmo. Assim, em 1693, foi apresentado um novo mapa de França, que corrigia aquele que fora apresentado em 1679. No mapa de 1693 representa-se o novo traçado da costa, assim como o anterior, notando-se um deslocamento significativo da mesma para Este, facto que levou Luís XIV (1638-1715) a queixar-se de ter perdido muito mais território para os seus astrónomos do que para os inimigos.⁵²

⁴⁹ HELDEN, Albert van, *op. cit.*, pp. 91-92.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 92.

⁵¹ *Ibid.*, p. 93.

⁵² *Ibid.*, p. 94.



Figura 12 - Carte de France Corrigée par Ordre du Roy sur les Observations de Mss. de l'Academie des Sciences
 Courtesy of the Osher Map Library and Smith Center for Cartographic Education, University of Southern Maine
 Fonte - <http://tinyurl.com/5t4ujwkn>

O uso dos satélites de Júpiter passou a ser o método oficial de determinação da longitude em França, na década de 1680. Em 1693, Cassini publicou novas tabelas de efemérides, resultantes de cerca de três décadas de observações sistemáticas. Os valores das efemérides do primeiro satélite permitiam que um bom observador conseguisse determinar a longitude com erro inferior a um grau. A publicação anual **Connaissance des Temps**, contendo dados astronômicos usados para posicionamento incluía desde 1690 tabelas com as efemérides dos quatro satélites que podiam ser observados, assim como instruções para o seu uso na determinação da longitude.⁵³

Embora o processo não fosse adequado para ser usado no mar, estavam criadas as condições para a determinação sistemática de longitudes em terra firme, o que veio a ser feito, por diferentes nações, nos territórios sob sua soberania, um pouco por todo o mundo:

For almost two centuries prior to Harrison's chronometers, there were efforts to use observations of the eclipses of Jupiter's satellites for finding longitude at sea. Shortly after the invention of the telescope in 1608, however, it was apparent to practical men that observing conjunctions or eclipses of the satellites from the deck of a ship on the high seas was virtually impossible. We are, therefore, faced with a question: If it was so obvious that this method of determining longitude at sea was not practical, why did intelligent people continue to try to make it work, right up to the time when accurate marine chronometers settled the issue

⁵³ *Ibid.*, p. 96.

early in the nineteenth century? I think the answer is deceptively simple: it was because this method was so spectacularly successful on land. While sailors were lost on the vast oceans, navigating as best they could by prevailing winds and dead reckoning, astronomers were fixing the longitudes of islands, capes, and ports international cooperative effort.⁵⁴

Considerações finais

In fact, this is pretty much baloney. While Newton, Harrison, Maskelyne and other Brits made hugely significant contributions, **so did Leonhard Euler, Tobias Mayer, Nicolas Louis de Lacaille, Pierre Le Roy, Ferdinand Berthoud and many others.** While James Cook took and tested the new longitude methods around the world on his voyages, **so too did Juan Pérez, La Pérouse and Bougainville. And so on....**

Despite being aware of much of this, and the international correspondence within the archives of the Board of Longitude, **I have recently had some salutary reminders of the extent to which scholars too get into their silos.** A trip to the Museu da Marinha in Lisbon, for instance, showed me how easy it was to present a history of navigation, even of longitude, that largely side-lined Britain. **Even more eye-opening has been editing a collection of essays looking at longitude and navigation which includes contributions from French, Dutch, Spanish and Swedish historians.** Their chapters reveal over and again the extent to which ideas and the development of navigation in practice were matters of international conversation, collaboration and competition, and, crucially, these influences never simply ran in one direction.

Historians and readers of history both need to be aware of the biases of our education and literature. Accounts of British exceptionalism, especially those that lump the rest of Europe or the world into an amorphous group of also-rans, are more the result of national tradition and wishful thinking than a careful reading of the sources.⁵⁵

A introdução de técnicas de navegação astronómica para determinação da latitude no mar ocorreu no século xv, tendo o seu desenvolvimento ocorrido essencialmente na Península Ibérica. Este facto levou a um interesse bastante elevado, por parte dos historiadores ibéricos pelo estudo dos contributos de marinheiros e letrados ibéricos para o

⁵⁴ *Ibid.*, p. 86.

⁵⁵ HIGGITT, Rebekah. **Beware Eurosceptic versions of history and science.** Em: *The Guardian* [em linha]. 2015 [consultado em: 11 julho 2020]. Disponível em: <URL : <https://www.theguardian.com/science/the-h-word/2015/may/15/historians-for-britain-beware-eurosceptic-versions-of-history-and-science>>.

progresso da arte de navegar durante os séculos xv e xvi, com especial ênfase na questão da latitude. Por outro lado, apenas a partir da segunda metade de Setecentos se resolveu o problema do cálculo da longitude no mar, com um rigor semelhante ao que já se conseguia para a latitude. Os dois métodos que se tornaram viáveis a partir dessa altura, distâncias lunares e cronómetro, foram maioritariamente desenvolvidos na Grã-Bretanha, graças ao prémio oferecido em 1714, pelo *Longitude Act*, do Parlamento Britânico. Na sequência deste diploma, foi criado o *Board of Longitude*, que avaliou as diversas sugestões apresentadas, tendo sido pagos valores monetários para aqueles que contribuíram, de algum modo, para as soluções.

Tendo o problema sido solucionado na Grã-Bretanha, o assunto tem merecido especial atenção por parte da historiografia britânica, notando-se muitas vezes uma postura “anglo-cêntrica”, assumindo-se que o interesse pela busca de soluções para o problema da longitude despertou com o *Longitude Act*, e que fora da Grã-Bretanha nada aconteceu. É verdade que na primeira metade de Quinhentos, navios europeus sulcavam os oceanos Atlântico, Índico e Pacífico, sem necessidade de conhecer a longitude para assegurar o sucesso dessas viagens. Embora não fosse relevante para as técnicas de navegação usadas na época, tal não significa que não existisse interesse em procurar soluções para o problema da longitude. Note-se que um dos processos que se revelou adequado para a determinação rigorosa da longitude no mar, distâncias lunares, foi usado na viagem de circum-navegação iniciada por Fernão de Magalhães, em 1519. O interesse pelo conhecimento desta coordenada não se situava no campo da arte de navegar, mas sim no âmbito da diplomacia. Também a ideia de usar um relógio rigoroso surgiu logo após a viagem de Magalhães e também no mesmo contexto diplomático de definir, no terreno, os limites do Tratado de Tordesilhas. Tanto no caso das distâncias lunares, como do cronómetro, o lapso de tempo decorrido entre a teorização do processo e a sua aplicação prática resulta da necessidade de resolver diversos problemas técnicos e científicos, para se garantir o rigor necessário aos processos.

Neste estudo foram abordados três processos sugeridos para resolver o problema da longitude no mar: pela declinação magnética, pela percentagem iluminada da superfície da Lua e pelos satélites de Júpiter. Existe um fator comum a todos eles: nenhum serviu para o propósito para que foi proposto, que era o de permitir conhecer a longitude no mar! Porém, não é esta “inutilidade” dos métodos que retira interesse ao seu estudo, pois todos eles contribuíram para incrementar o conhecimento sobre a Terra e sobre o Céu.

O primeiro desses métodos, baseia-se numa proposição errada em que se assumia que a variação da longitude era proporcional à variação da declinação magnética. A mais antiga referência ao método é atribuída ao piloto João de Lisboa e datada de 1514. Embora passado pouco tempo se tenha demonstrado a falsidade do processo, o mesmo continuou a ter defensores durante os séculos seguintes. Foi aqui apresentado um exemplo de uma das imensas propostas que foram apresentadas, para usar a declinação para determinação da longitude.

Certamente este interesse manteve-se, porque embora a declinação magnética não servisse para obter a longitude, servia como mais um elemento auxiliar para o conhecimento aproximado da posição em alto-mar. Algumas das propostas conhecidas, são “variantes” da proposta de João de Lisboa, pois não partem do pressuposto que a declinação magnética varia proporcionalmente com a longitude, mas cruzando as linhas de igual declinação magnética com os paralelos de latitude, permitem determinar a posição. A atenção contínua que se deu ao longo de séculos à declinação magnética permitiu incrementar significativamente o conhecimento sobre a sua distribuição ao longo da superfície terrestre, conhecendo-se uma representação cartográfica da mesma já no século XVI.

O uso de telescópios, a partir da primeira década de Seiscentos, permitiu visualizar particularidades do céu que não se notavam a olho nu. A observação da superfície da Lua mostrou detalhes do seu relevo, notando-se inúmeras elevações e depressões. Miguel Florêncio van Langren, cosmógrafo flamengo, ao serviço da corte filipina, interessou-se pelo problema da longitude e fez observações detalhadas da superfície da Lua. Durante décadas apresentou propostas sobre a determinação da longitude, sendo que uma destas se baseava na observação do relevo lunar. A ideia era engenhosa: como a quantidade de superfície iluminada da Lua vai variando com o tempo, a “medição” dessa percentagem de superfície iluminada serviria como uma espécie de relógio, que permitia determinar a longitude. Para tal, precisava de ter um mapa bastante detalhado do relevo lunar, para “medir” a percentagem de Lua iluminada. Embora teoricamente correta, a ideia não tinha aplicabilidade prática, pois a variação da percentagem iluminada de Lua é lenta, não permitindo discriminar pequenos intervalos de tempo, questão fundamental para conhecer a longitude com o rigor necessário. Não tendo servido para o seu intento inicial, esta ideia de van Langren representou o nascimento de uma nova área do conhecimento, a selenografia.

O telescópio também permitiu uma outra descoberta interessante, que foi perceber que existiam “luas” a orbitar em torno de um dos planetas conhecidos, Júpiter. Estes satélites têm órbitas com uma duração relativamente curta, da ordem dos poucos dias, podendo assim usar-se as imersões e emergências deles, que ocorrem com uma frequência elevada, para definir momentos exatos, que poderiam servir para determinar a longitude. Galileu apresentou o método em Espanha, concorrendo ao prémio aí oferecido, sem sucesso. Concorreu igualmente ao prémio oferecido nos Países Baixos, onde se notou algum interesse pela proposta, mas que nunca chegou a ser aplicada no mar. Outros cientistas contemporâneos de Galileu também procuraram estudar o uso dos satélites de Júpiter para determinar a longitude no mar. Na realidade, o método não se adequa ao uso a bordo, pois é necessário usar um telescópio para observar os satélites e o telescópio precisa de estar estável, o que não se consegue num navio com balanço. Contudo, o estudo continuado do processo, permitiu calcular, com rigor, as órbitas dos satélites e a partir de finais do século XVII, este método passou a ser usado em terra, permitindo determinar

a longitude com rigor bastante aceitável, passando a partir daí a existir uma cartografia rigorosa dos continentes e oceanos.

Todas as propostas aqui analisadas “concorreram” aos prémios oferecidos pela coroa espanhola, para quem encontrasse soluções para a determinação da longitude no mar. No século xvii, outros países também ofereceram prémios, tendo todos eles incentivado o estudo do problema e a apresentação de propostas de solução. O problema só foi resolvido no século seguinte, na sequência do prémio instituído pelo *Longitude Act*, de 1714. Mas muitos dos contributos anteriores a este diploma britânico permitiram algum avanço no conhecimento sobre a questão da longitude. Noutros casos, mesmo que não tenham contribuído para esses “passos” na questão da longitude, permitiram avanços noutros campos da ciência.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de. «O »"Tratado da agulha de marear" de João de Lisboa: reconstituição do seu texto, seguida de uma versão francesa com anotações. Coimbra : Junta de Investigações do Ultramar, 1982.

BRAZAUSKAS, Joseph. [Página pessoal] [em linha]. 2022 [consultado em: 21 janeiro 2024]. Disponível à : <URL : <http://tinyurl.com/2am8t63h>>.

CANAS, António Costa. **A questão da longitude no início do século XVII. Viagem à Índia de Gaspar Jorge do Couto.** Em: RODRIGUES, Vítor Gaspar et AVELAR, Ana Paula (dir.), *Os Portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (séculos XVI-XVIII)*. Lisboa : Academia de Marinha, 2020, pp. 261-277.

CASTRO, D. João de. **Obras Completas de D. João de Castro.** I. Coimbra : Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1968.

CEBALLOS-ESCALERA GILA, Alfonso. **Una navegación de Acapulco a Manila en 1611: el Cosmógrafo Mayor Juan Bautista de Labaña, el inventor Luis de Fonseca Coutinho, y el problema de la desviación de la aguja.** *Revista de Historia Naval.* 1999, n° 65, pp. 7-42.

D'ELCI, Orso. **Carta de Orso d'Elci a Curzio Picchena, 30 de novembro de 1617.** Dans : FAVARO, António (dir.), *Le Opere di Galileo Galilei*. XII. Florença : Edizione Nazionale, 1902, p. 353.

FLORÊNCIO VAN LANGREN, Miguel. **La Verdadera Longitud por Mar y Tierra.** [Antuérpia]: [s.n.], 1644.

FLORÊNCIO VAN LANGREN, Miguel. **Luna vel Lumina Austriaca Philippica.** 1628.

FLORÊNCIO VAN LANGREN, Miguel. **Plenilunii Lumina Austriaca Philippica.** Bruxelas, 1645.

FREITAS, Antonio Gregorio de. **Tratado De Navegar...** Lisboa : Tipografia Patriótica, 1823.

FRIENDLY, Michael, VALERO-MORA, Pedro et IBANEZ ULARGUI, Joaquin. **The First Known Statistical Graph: Michael Florent van Langren and the « Secret » of Longitude.** *The American Statistician.* 2010, Vol. 64, n° 2, pp. 174-184.

GALILEI, Galileo. **Proposta della longitudine.** Em: FAVARO, António (dir.), *Le Opere di Galileo Galilei*. V. Florença : Edizione Nazionale, 1895, pp. 419-422.

GALILEI, Galileo. **Sidereus nuncius** [em linha]. [s. l.] : Apud Thomam Baglionum, 1610. DOI 10.5479/sil.95438.39088015628597.

GASPAR, Joaquim Alves et LEITÃO, Henrique. **Luís Teixeira, c.1585: The Earliest Known Chart with Isogonic Lines.** *Imago Mundi* [em linha]. Julho 2018, Vol. 70, n° 2, pp. 221-228. DOI 10.1080/03085694.2018.1450554.

GRIJS, Richard de. **European Longitude Prizes. I. Longitude Determination in the Spanish Empire.** *Journal of Astronomical History and Heritage* [em linha]. Dezembro 2020, Vol. 23, n° 3, pp. 465-494. DOI 10.3724/SPJ.1440-2807.2020.03.03.

GRIJS, Richard de. **European Longitude Prizes. II. Astronomy, Religion and Engineering Solutions in the Dutch Republic.** *Journal of Astronomical History and Heritage* [em linha]. Junho 2021, Vol. 24, n° 2, pp. 405-439. DOI 10.3724/SPJ.1440-2807.2021.02.08.

HELDEN, Albert van. **Longitude and the Satellites of Jupiter.** Em: ANDREWES, William J. H. (dir.), *The quest for longitude: the proceedings of the Longitude Symposium.* Cambridge–Massachusetts : Collection of Historical Scientific Instruments, Harvard University, 1996, pp. 85-100.

HIGGITT, Rebekah. **Beware Eurosceptic versions of history and science**. Em: *The Guardian* [em linha]. 2015 [consultado em: 11 julho 2020]. Disponível em: <URL : <https://www.theguardian.com/science/the-h-word/2015/may/15/historians-for-britain-beware-eurosceptic-versions-of-history-and-science>>.

LAVANHA, João Baptista. **Medios con los quales se deven de hazer las observaciones en la mar, para verificar las Agujas de Luis de Fonseca**. Mss. N63, Coleção Salazar y Castro, da Real Academia de la Historia, [s. d.].

LEITÃO, Humberto. **Uma carta de João Baptista Lavanha a respeito das agulhas de Luís da Fonseca Coutinho**. *Revista da Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra*. 1967, Vol. XXXIX, pp. 163-194.

LISBOA, João de. **Livro de Marinharia**. Em: CANAS, António Costa (dir.), *Obras Pioneiras da Cultura Portuguesa. Primeiras obras de marinharia e guerra marítima*. Vol. 9. Lisboa: Círculo de Leitores, 2018, pp. 47-408.

MOTA, Avelino Teixeira da. **Anónimo – João Baptista Lavanha e Luís Teixeira, Atlas – Cosmografia, de trinta e duas folhas, 1597 e 1612**. Em: *Portugaliae Monumenta Cartographica*. IV. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1960, pp. 73-76.

RIOS CORONEL, Fernando de los. **Derrotero del viaje quel año de 1611 hizieron las naos de Filipinas desde el puerto de Acapulco a Manila en las quales iba el Lcdo. Fernando de los Ríos Coronel, el qual hizo por mandado de Su Mag. en este viaje las observaciones de la aguja fixa y regula**. Mss 3176, da Biblioteca Nacional de Madrid, 1611.

SCHMEH, Klaus. **Jarl Van Eycke löst 400 Jahre alte Längengrad-Botschaft** [em linha]. 2021 [consultado em: 21 janeiro 2024]. Disponível em: <URL : <https://scienceblogs.de/klausis-krypto-kolumne/2021/02/18/jarl-van-eycke-loest-400-jahre-alte-laengengrad-botschaft/>>.

TURNER, A. J. **In the Wake of the Act, but Mainly Before**. ANDREWES, William J. H. (dir.), *The quest for longitude: the proceedings of the Longitude Symposium*. Cambridge Massachussets : Collection of Historical Scientific Instruments, 1993, pp. 116-132.

VAN DER KROGT, Peter et ORMELING, Ferjan. **Michiel Florent van Langren and Lunar Naming**. Dans : *Els noms en la vida quotidiana. Actes del XXIV Congrés Internacional d'ICOS sobre Ciències Onomàstiques* [em linha]. Barcelona : Generalitat de Catalunya, Departament de Cultura, [s. d.], p. 1851-1868. Disponível em: <URL : http://www.gencat.cat/llengua/BTPL/ICOS2011/190.pdf#_blank>.

OS NAVIOS E FLORESTAS DA CARREIRA DAS ÍNDIAS: ESTUDOS SOBRE A CONSTRUÇÃO NAVAL IBÉRICA

Miguel Martins¹ | Adolfo Silveira²

Resumo

Este estudo centra-se no desenvolvimento de metodologias para o registo arqueológico de madeiras dos navios ibéricos construídos entre os séculos XV e XVIII. Os conceitos e técnicas utilizados para captura de informação sobre estas madeiras, conduziu ao desenvolvimento de uma metodologia de análise capaz de identificar potenciais correlações entre florestas, estaleiros e a arquitetura da construção naval durante os Descobrimentos.

Um conjunto de tecnologias digitais foram utilizadas e adaptadas para permitir o registo, análise e interpretação das características das madeiras, enquanto fragmentos de uma paisagem, mas também como frações do conhecimento dos construtores navais. Os dados foram obtidos com recurso à combinação de digitalizadores 3D associados ao software Rhinoceros3D (enquanto registo interpretativo) e fotogrametria (como registo não interpretativo). Esta combinação de técnicas teve como objetivo primário, a obtenção de informação aprofundada, no que concerne às características morfológicas das madeiras.

O desenvolvimento desta abordagem tornou possível reconstruir as espécies de árvores que deram origem às madeiras dos navios e as paisagens já desaparecidas, como também identificar padrões na gestão das florestas dedicadas à indústria naval. As características da madeira como os veios, nós e os anéis de crescimento são elevadas a um novo nível de relevância. As reconstruções digitais desenvolvidas neste estudo são o resultado de um processo que levou ao desenvolvimento metodológico que compreendeu a utilização de várias técnicas de registo numa abordagem focada na importância das árvores como instrumento fundamental para a expansão ibérica, como também de uma das indústrias mais complexas da sociedade moderna.

Palavras-chave: Arqueologia Náutica, Registo Digital, Reconstruções 3D, Construção Naval em Madeira.

¹ Centro de Ecologia Funcional da Universidade de Coimbra, Polo na Universidade Nova de Lisboa

² Universidade Autónoma de Lisboa

Abstract

This paper focuses on the development of methodologies for the archaeological recording of wood from Iberian ships built between the 15th and 18th centuries. The concepts and techniques used to acquire information about these timbers led to the development of an analysis methodology capable of identifying potential correlations between forests, shipyards and the architecture of shipbuilding during the Discoveries.

A range of digital technologies were used and adapted to enable the recording, analysis and interpretation of wood features as fragments of a landscape, but also as fragments of shipbuilding knowledge. The data was obtained using a combination of 3D digitisers linked to Rhinoceros3D software (as an interpretive dataset) and photogrammetry (as a non-interpretive dataset). The primary objective of this combination of techniques was to obtain detailed information on the morphological features of the wood.

The development of this approach has made it possible to reconstruct the tree species that provided the wood for the ships and the landscapes that have already disappeared, as well as to identify patterns in the management of forests dedicated to the shipbuilding industry. Wood characteristics such as grain, knots and annual rings are brought to a new level of relevance. The digital reconstructions developed in this study are the outcome of a process that has led to a methodological development that includes the use of different recording techniques in an approach that focuses on the importance of trees as a fundamental resource for Iberian expansion, as well as one of the most complex industries of modern society.

Keywords: Nautical archaeology, digital recording, 3D reconstruction, wooden shipbuilding.

Introdução

A investigação de madeiras de navios tem vindo a beneficiar com a implementação de abordagens inovadoras capazes de responder a um leque mais vasto de questões. É importante evitar a repetição ou perpetuação das mesmas perguntas aquando da avaliação dos naufrágios. Além disso, a procura de respostas sobre a tecnologia de construção naval e as técnicas de construção de navios não deve ser realizada sem que primeiro se adquira uma compreensão mais profunda sobre as particularidades da principal matéria-prima desta indústria. O estudo dos navios não pode basear-se apenas na interpretação da tecnologia de construção ou no apuramento da sua cronologia. Uma abordagem focada nestes conceitos, levaria indubitavelmente a um entendimento em que as madeiras são desprovidas de matéria orgânica, uma vez que são comumente estudadas apenas como fragmentos de navios, e não como parte de um contexto mais alargado, na medida em que o navio começa a ser «construído» nas florestas e não nos estaleiros (Martins, 2024) motivo pelo qual, estes estudos não devem ser desenvolvidos apenas no domínio da Arqueologia e da História, mas sim, através da convergência dos ensinamentos obtidos no âmbito destas disciplinas complementados com a análise ao comportamento biológico e ambiental das árvores que deram origem às madeiras dos navios. Por conseguinte, a proposta metodológica desenvolvida neste estudo assenta na sua principal questão: Como é que os arqueólogos podem identificar árvores em conjuntos de madeira de navios? O *Modus* como esta questão é apresentada tem por objetivo encorajar os investigadores a explorar novas questões na arqueologia náutica. Através da análise às madeiras como fragmentos de florestas e paisagens antigas, produto de organismos vivos e como resultados do trabalho de alguém que se dedicou a gerir as árvores e as florestas que permitiram a construção da principal ferramenta para a implementação das políticas expansionistas dos séculos XV a XVII (Martins, 2017, 2024).

Durante os Descobrimentos Ibéricos, os navios eram construídos com recurso a uma tecnologia específica habitualmente conhecida como construção naval ibérica, produto de transformações significativas que viriam a tornar viável a navegação oceânica (Oertling, 2001; Castro, 2008; Pomey, Kahanov and Rieth, 2012). Os conhecimentos das gerações anteriores de construtores navais tiveram de ser adaptados aos novos paradigmas, entre estes a necessidade de incrementar as dimensões e peso dos navios, encontrar soluções que permitissem as longas viagens sujeitas a diferentes condições climáticas, estado do mar e guerra naval (Marques, 1944; Devy-Vareta, 1985; Domingues, 1985, 2000).

Com a intensificação da construção naval, tornou-se imperativo encontrar soluções para o abastecimento da matéria-prima, impondo uma maior exigência nos silvicultores para assegurarem o abastecimento de madeira adequada e continua para empregar na construção destes navios (Devy-Vareta, 1985, 1986; Wing, 2015). No entanto, dada a pouca informação disponível sobre as práticas florestais para assegurar o abastecimento aos estaleiros, é admissível supor que os construtores navais ibéricos tinham um conhecimento empírico do comportamento das árvores. Com especial atenção aos ensinamentos transmitidos pelos tratados de construção naval portugueses (Oliveira, 1580; Lavanha, 1618), verifica-se que os sobros e os pinheiros foram muito utilizados na construção naval ibérica, pelo que, para este estudo tornou-se fulcral a obtenção de conhecimento

aprofundados sobre o seu comportamento biológico. Os tratados e os regimentos, informam-nos que os estaleiros estavam quase que obrigados a ser abastecidos de madeira possuidora de determinadas características, a vulgarmente denominada *boa madeira*. Assim, diversas questões surgiram no decurso desta investigação: O que é a *boa madeira*? Como é que os silvicultores determinavam quais as árvores a selecionar como matéria-prima fiável para a construção naval? Como é que os silvicultores geriam as árvores para fornecer aos construtores navais matéria-prima de alta qualidade? Em que medida é que os construtores navais obrigavam os silvicultores durante a época dos Descobrimentos Ibéricos a encontrar uma forma de fornecer sistematicamente boas madeiras aos estaleiros navais?

Proposta metodológica para a captura de informação sobre as morfologias de madeiras arqueológicas

Conceitos, desafios e oportunidades

Tendo por base a informação obtida nos tratados portugueses para a construção naval (Oliveira 1580; Lavanha 1618), as madeiras eram consideradas adequadas para a construção naval se tivessem: um padrão de crescimento que cumprisse a forma desejada, possuísem poucos nós, bem curadas, e se o cerne tivesse as dimensões gerais requeridas para a madeira do navio. Para atender a estas exigências Fernando Oliveira (Oliveira 1580, 63) refere que Portugal possui dois tipos de árvores adequadas para a construção dos navios. O autor sugere o sobreiro local (*Quercus suber*) para a ossatura fundamentando a sua proposta no facto de o sobreiro ser uma madeira que endurece com a humidade e tem maior resistência ao apodrecimento na água. (Oliveira 1580, 63), e por este ser abundante na Península Ibérica. Por seu lado, para o tabuado o autor sugere a utilização do pinheiro manso (*Pinus pinea*) em vez do pinheiro-bravo (*Pinus pinaster*). A razão desta escolha prende-se com a anatomia do pinheiro, que é maior e mais robusto, e também porque é mais macia, mais densa, menos sujeita a fissuras e menos suscetível de rachar. A seiva fornece uma camada consistente que resiste à água e assegura a impermeabilização. É também resistente às pragas porque repele os animais tanto no interior como no exterior. «*Como dizia Vitruvius, é amargo para a vida marinha. O pinheiro de que [falamos] é o [pinheiro] manso, o que fluoresce os pinheiros que comemos, o qual também dá boa madeira para a tábuas, ao contrário dos pinheiros de pinhas compridas [pinheiro-bravo], que têm uma madeira mais seca e fina, o que permitia usar só nas obras superiores, (...) mastros, e outras partes [do navio] que requerem madeira de grandes dimensões, leve e sem nós*» (Oliveira 1580, 64).

Considerando os ensinamentos transmitidos pelos tratados de construção naval, neste estudo, grande atenção foi dada à necessidade de identificar se estes documentos eram: 1) apenas linhas orientadoras para serem seguidas pelos estaleiros? 2) recolha de informação sobre as práticas já implementadas nos estaleiros? 3) tentativas de standardização da construção naval para a produção de navios oceânicos? Por outro lado, se haveria uma relação direta entre a informação descrita nos tratados e a informação arqueológica; ou seja, se os métodos construtivos e a escolha das madeiras analisados nos vestígios arqueológicos correspondem de algum modo às sugestões ou recomendações de Fernando de Oliveira e João Baptista Lavanha? Deste modo, um grande

número de madeiras arqueológicas foi analisado em diversos contextos, i.e., laboratório, meio submerso e estudos anteriores para o desenvolvimento deste estudo. Tendo sido consumido um levado número de horas em trabalhos de campo e em laboratório a desenvolver, aperfeiçoar e testar os métodos abordados nesta secção. Algumas das técnicas desenvolvidas foram adotadas dos estudos da autoria de Toby Jones (Jones, 2015), Kotaro Yamafune (Yamafune, 2016) e Christopher Dostal (Dostal, 2017). A abordagem metodológica desenvolvida teve como objetivo registar as madeiras de navios de uma forma eficiente e eficaz, desmistificar a complexidade que constitui inter-relação entre vários campos científicos num método transversal eficiente. Aqui o objetivo seria a produção de inventários de madeiras com especial enfoque na sua morfologia e não apenas na sua funcionalidade como uma parte do navio (Jones, 2009; Nayling and Jones, 2014). A fim de registar exaustivamente o material arqueológico disponível, foram adotados os métodos de registo acima referidos, sendo que na maioria das ocasiões apenas existiu uma oportunidade para a recolha de dados. Por conseguinte, optou-se pela utilização de várias técnicas e programas informáticos por forma a garantir uma maior probabilidade de sucesso na obtenção de resultados fiáveis.

Esta investigação obrigou ao desenvolvimento de um método consistente e sistemático para a reconstrução das árvores que deram origem às madeiras de navios, com vista à identificação de pistas sobre a eventual existência de técnicas de gestão florestal (Castro, Gauthier-Bérubé e Martins, 2022), método este questionado e testado quanto ao nível de exatidão necessário a desenvolver. Assim, durante esta investigação, o nível de exatidão dos registos foi ensaiado e aperfeiçoado numa tentativa de fomentar a eficiência dos resultados, na obtenção de dados sobre as características da madeira, de modo a alcançar um maior detalhe de cada característica natural, ainda presente nas superfícies das madeiras. As técnicas de registo desenvolvidas visaram extrair mais do que apenas dados sobre a tecnologia da construção naval, as técnicas de construção e a forma das madeiras do navio (Castro *et al.*, 2017; Martins *et al.*, 2020). O método baseia-se não só numa abordagem centrada nas informações acima referidas, mas também em informações pormenorizadas sobre os padrões de crescimento das árvores que deram origem às madeiras, a morfologia e a anatomia das árvores e o desenvolvimento de uma abordagem que permite «ver» as árvores quando se observam as madeiras dos navios. Esta abordagem combina os conhecimentos arqueológicos (Ramalho and Martins, 1997; McGrail, 2001; Oertling, 2001; Castro, 2008; Pomey, Kahanov e Rieth, 2012) e da ciência das florestas (Edlin, 1976; Rackham, 2003; Schweingruber, 2007; Reboredo e Pais, 2012) para produzir reconstruções exatas das árvores de foram obtidas as madeiras para empregar nos navios e das florestas em que foram plantadas, cresceram e foram cortadas para construir barcos e navios.

A utilização de programas informáticos específicos será sempre objeto de discussão, até porque estes se tornarão inevitavelmente obsoletos com o tempo ou serão substituídos por outros aparelhos ou tecnologias. Por esta razão, as técnicas desenvolvidas e o *software* utilizado foram maximizadas para garantir o registo preciso dos elementos de madeira. *Software* como o Rhinoceros3D e o Agisoft Metashape foram amplamente utilizados durante esta investigação, não apenas por serem consideradas as ferramentas mais fiáveis, mas porque permitem efetivamente a captação de dados de forma mais precisa (Jones, 2013, 2016; Ditta, 2014; Damme *et al.*, 2020) consistent and

polished in appearance. The guide should be referred to when questions concerning layer definitions or drawing tool choice arise. The timber recorder should endeavour to accurately capture all of the relevant details during the creation of the primary record, while remaining mindful of future intentions regarding the use of the record, including the production of three dimensional solid models (Both physical and virtual. No caso da aquisição de dados fotográficos, o Agisoft Metashape permite a produção no formato dados de malha (*mesh data*). As tarefas que implicaram a utilização desta tecnologia foram menos dispendiosas em termos de orçamento e poderem ser utilizadas em quase todos os cenários de registo. A desvantagem deste método reside no facto de o pós-processamento exigir uma quantidade considerável de tempo. Sendo que, o processo de alinhamento é a fase mais importante na produção de dados e tem geralmente de ser realizado duas vezes: a primeira vez, para alinhar todo o conjunto de fotografias e a segunda vez depois de adicionar os pontos de controlo para calibração. Considerando exemplos como a construção de uma superfície a partir de uma madeira arqueológica, a primeira fase de alinhamento pode demorar mais de seis horas (dependendo do processador do computador, da memória e da placa gráfica). Os computadores geralmente possuem placas gráficas limitadas com menos de 1 Gb de memória e, na maioria dos casos, com memória integrada, o que afeta o segundo requisito mais importante para a produção de dados de malha: a memória interna. Atualmente, quando se utiliza um computador de uso quotidiano, a memória interna (RAM) estende-se a seis ou oito GB, pelo que, quando se executa o Agisoft Metashape nestas máquinas, as tarefas rotineiras são relegadas para prioridade inferior o que em muitos casos pode gerar o colapso do sistema ou sobreaquecimento do computador. No entanto, estes constrangimentos têm como solução não ideal a redução dos pixels/tamanho de toda a coleção de fotografias.

Esta investigação contou ainda com o recurso a outras técnicas, nomeadamente no recurso a um braço digitalizador 3D (Yamafune and Dostal, 2017). Neste caso, foi utilizada a tecnologia FaroArm para registar as madeiras dos navios. A utilização desta tecnologia baseia-se no registo digital em formato de dados de linha (*line data*) em tempo real, em que os dados são obtidos por decisão do operador. Os dados de linha podem posteriormente ser exportados para quase todos os softwares digitais 3D através da gravação em formato de ficheiro *obj*. Este tipo de dados não apresenta grandes desafios em termos de armazenamento de dados ou de utilização de computadores avançados. No entanto, a principal desvantagem é o custo, com o braço digitalizador que pode atingir normalmente milhares de euros.

O registo de madeira por digitalização é um método fiável de registo de elementos de madeira de madeiras arqueológicas. Esta tecnologia é precisa e não requer tarefas complexas ou uma calibração demorada do scanner, ao contrário da calibração de um braço digitalizador 3D. Os desafios da digitalização de madeira arqueológica estão normalmente relacionados com a grande quantidade de dados gerada em cada ficheiro, o que se torna impraticável a sua gestão num computador de utilizador comum com recursos de hardware limitados. Os scanners mais recentes são capazes de reproduzir a textura original, permitindo a extração de dados relevantes para a reconstrução da árvore e da paisagem.

Tendo mencionado as vantagens e desvantagens de cada uma das técnicas de registo utilizadas nesta investigação, há outros aspetos a considerar. Não existem técnicas de registo perfeitas; os investigadores devem adaptar e ajustar as tecnologias existentes e futuras de modo a captar dados precisos, essenciais para a reconstrução das árvores-mãe das madeiras arqueológicas.

O que considerar durante o registo e análise das madeiras

Com uma inspeção atenta será possível identificar a largura máxima e mínima dos nós e a orientação dos ramos. No caso do sobro, tal como noutras árvores de folha caduca, os ramos tendem a crescer na vertical para obter o máximo de energia solar possível. Por este motivo, a parte superior do nó deverá possuir menos distanciamento entre si, comparativamente com a parte inferior do nó, onde os anéis são mais largos a fim de conferir mais robustez para suportar o seu peso. Nas madeiras de sobro observadas, os nós, têm uma forma quase oval, sendo a parte superior dos anéis anuais mais estreita do que a parte inferior. Por conseguinte, a quantidade e morfologia dos nós, permite obter informação coerentes sobre a morfologia da árvore-mãe: forma, tamanho, posição dos ramos, direção de crescimento e tipo de floresta, i.e., floresta densa *versus* paisagem aberta.

De referir que um número reduzido de nós é geralmente sinónimo de floresta densa, uma vez que a árvore cresce mais alto para competir com outras pela energia solar. Um maior número de nós ocorre em árvores que crescem em paisagens abertas. Os nós, permitem, ainda, identificar potenciais práticas florestais no caso da existência de nós mortos que foram sarados pela sobreposição de novos anéis de crescimento durante o tempo de vida da árvore. Estas evidências, relativamente difíceis de encontrar, são geralmente representativas das técnicas de poda e de gestão florestal. Os nós, podem também fornecer evidências sobre os processos de seleção das árvores. A madeira de boa qualidade para a construção naval deve estar ausente de nós para evitar pontos fracos na estrutura, uma vez que ao soltarem-se podem gerar buracos ou fissuras nas madeiras. Por outro lado, um elevado número de nós pode indicar uma escolha mais aleatória e menos cuidada das árvores para a construção naval.

Outra característica a considerar no registo das madeiras são as fissuras naturais existente nas suas superfícies. Estas podem ser interrompidas por outras características da madeira, tais como nós, formas talhadas pelo homem ou decomposição da madeira. Normalmente, estão alinhadas com o eixo central da madeira. Estas fissuras podem estar presentes em qualquer ponto da madeira arqueológica, consoante o método de conversão, que na maioria dos casos dos navios ibéricos analisados, consistiu no corte tangencial aos anéis de crescimento (Desmond, 1919; Valente, 1948; Castanheira, 1991; Loewen, 2000, 2007); em oposição à tecnologia de construção nórdica, em que a conversão era realizada pelo método de fendilhamento, o que implica a utilização de raios medulares para obter as tábuas necessárias para integrar o casco do navio (Crumlin-Pedersen, Bondesen and Olsen, 2002; Crumlin-Petersen, 2004). As diferenças entre as madeiras convertidas por estes métodos podem ser observadas na posição do primeiro anel anual. Com a primeira técnica, o primeiro anel de crescimento pode ser visível em qualquer ponto das extremidades da

madeira, ao contrário do fendilhamento, em que se situa inevitavelmente num dos bordos laterais. Estas fissuras naturais têm comumente origem quando a tábuas obtida por um corte tangencial e é submetida a uma maior pressão mecânica ou secagem rápida e descontrolada. Tal com um elevado número de nós cria pontos fracos, as fissuras também podem causar danos na estrutura do navio. Existem vários tipos de fissuras. As fissuras naturais acompanham geralmente a superfície da madeira na sua totalidade ou em grande parte. No caso das tábuas, as fissuras naturais podem ser observadas tanto na superfície exterior como na superfície interior.

O registo do padrão de crescimento deve ser igualmente considerado, uma vez que fornece informações relevantes sobre a direção de crescimento da árvore. O registo digital 3D do padrão de crescimento fornece a volumetria sobrevivente da árvore e, por conseguinte, uma fração da árvore-mãe. O registo do padrão de crescimento deve incluir apenas as linhas visíveis e ser sempre interrompido quando estas não são avaliáveis ou observáveis.

Para registo do padrão criado pelos anéis de crescimento, sempre que não for possível identificar ou localizar o primeiro anel, poder-se-á no caso dos sobros proceder ao registo dos raios medulares radiais, e com estes estimar a sua posição; uma vez que estes indubitavelmente e de forma natural se desenvolvem desde o primeiro anel em todos os ângulos até à superfície exterior da árvore. No caso dos pinheiros, apesar de não possuírem raios medulares, estas árvores tendem a se desenvolverem num formato tubular, pelo que o formato concêntrico dos anéis de crescimento, permitem identificar a posição do primeiro anel.

Para identificação tanto da volumetria da árvore que deu origem à madeira do navio, torna-se necessário identificar o primeiro anel de crescimento. Como referido as árvores como o sobre e o pinheiro, e todas em geral, tendem a crescer de forma tubular e na vertical, independentemente do terreno em que foram plantadas. O registo deste anel permite identificar o volume da árvore, mesmo nos casos em que se deu a perda de material por ação do construtor naval ou por decomposição da madeira. Assim, numa fase posterior ao registo, é possível identificar a espessura máxima que a árvore tinha antes de ser abatida.

Registo de elementos de madeira em diversos cenários

Independentemente do cenário e da tecnologia a empregar para o registo de madeiras arqueológicas são registadas, a captura de dados terá de contemplar uma avaliação visual antes do registo das suas características. O que, permitirá obter uma visualização clara da localização de cada elemento a registar: nós, fendas, orientação do padrão de crescimento e uma melhor compreensão da direção de crescimento (raízes em oposição à copa). Esta avaliação inicial também ajuda a conceitualizar a sequência de registo, colocando a madeira numa posição que corresponde ao padrão de crescimento da sua árvore-mãe. As tarefas de avaliação visual e de posicionamento da madeira serão precedidas de uma decisão sobre qual a técnica de registo mais eficiente. Como referido, esta decisão está diretamente relacionada com o cenário em que as madeiras estão disponíveis.

Os cenários mais comuns na arqueologia marítima para o estudo de madeiras de navios são em meio submerso, em zona intertidal, em laboratório, em exposição ou sob a forma publicações (*legacy data*). Os desafios e as oportunidades podem ser explorados em cada cenário, as técnicas de registo de madeiras variam consoante a fonte arqueológica, mas serão sempre condicionadas pelo ambiente em que as madeiras se encontram. A apresentação de cada cenário e das recomendações para o registo de madeiras arqueológicas centrar-se-á na obtenção de dados que permitam a análise das árvores-mãe das madeiras e na adaptação das técnicas de registo.

Aquisição de dados em ambiente submerso

O registo de madeira encharcada apresenta sempre uma série de desafios para uma aquisição de dados bem sucedida. Neste cenário, a fotogrametria tem sido comumente empregue para registar contextos arqueológicos situados em meio submerso (Yamafune, 2017; Aragon, Llabrés and Yamafune, 2018; Mason, Heamagi and Nayling, 2023) photogrammetry has become one of the main recording methods in maritime and underwater archaeology. The application of photogrammetry allows archaeologists to recreate underwater cultural heritage sites in 3D digital formats, and extract from these 3D digital models data and information required for subsequent scholarly research. The author has been using photogrammetry since 2014 and has successfully created nearly 40 underwater cultural heritage models on more than 10 archaeological projects. The projects have ranged in size, accessibility, and water clarity, introducing a number of variables to the photogrammetry of the artifacts. The variety of experiences gained on these projects have enabled the author to construct his own methodology and workflow for photogrammetric recording. In this paper, the author shares examples of his methodology and workflow for photogrammetric recording of various projects in different countries”, “container-title”: “Proceedings of the 3rd Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage”, “event-place”: “China”, “event-title”: “3rd Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage”, “language”: “English”, “note”: “00000”, “page”: “517-537”, “publisher-place”: “China”, “title”: “A Methodology for Accurate and Quick Photogrammetric Recording of Underwater Cultural Heritage | Kotaro Yamafune - Academia.edu”, “URL”: “https://www.academia.edu/35561279/_APCONF_2017_Proceedings_Tri-points_Photogrammetry_Method_TPM_A_Methodology_for_Accurate_and_Quick_Photogrammetric_Recording_of_Underwater_Cultural_Heritage”, “volume”: “1”, “author”: “[{“family”: “Yamafune”, “given”: “Kotaro”}], “accessed”: “[{“date-parts”: “[“2018”, “2”, “25”]}], “issued”: “[{“date-parts”: “[“2017”]}], “id”: “166”, “uris”: “[“http://zotero.org/users/4725679/items/HZ6B6845”], “itemData”: “[{“id”: “166”, “type”: “article-journal”, “abstract”: “Over the last few years there have been advances in technical diving, which have made it more accessible (including financially. O maior desafio para obter modelos digitais 3D fiáveis, assenta na forte refletividade da luz (lanternas ou sol) na suspensão existente na coluna de água e, ou no solo; que, causa perturbações nas fotografias. Para além disso, a maior profundidade o efeito de escuridão causado pela incapacidade de penetração da luz solar ao longo da coluna de água dificulta a observação de várias características

da madeira. Isto significa que os padrões de crescimento, os pequenos nós e as fendas podem não ser visíveis a «olho nu». Por conseguinte, é necessário abordar, adaptar e dominar determinadas técnicas para captação de imagem antes de registar madeiras neste cenário.

Assim, para registar as características da madeira num ambiente submerso, o reflexo da luz solar no leito marinho deve ser minimizado por forma a evitar que luz difusa e reflexos na câmara inviabilizem a construção dos modelos 3D. Por forma a garantir as melhores condições de registo deve optar-se por uma das seguintes recomendações: capturar imagens numa hora diferente do dia em que o ângulo e altitude do sol não gere reflexos ou luz difusa, ou em alternativa fotografar as madeiras mais perto das suas faces, o que reduzirá existência de raios de luz em direção à objetiva. Deve ser encontrado um equilíbrio entre a preservação da vida marinha e a captura dos elementos da madeira, tendo em conta que os objetos em movimento não serão representados no modelo fotogramétrico, embora possam causar desfocagem no modelo 3D, razão pela qual as superfícies de madeira devem estar limpas de algas ou de qualquer tipo de elementos não relacionados. Como referido, a suspensão de sedimentos ou flora na coluna de água constitui outro desafio para a obtenção de fotografias adequadas. Neste caso, a luz emitida pelas lanternas deverá ser controlada para evitar reflexos e fotografias incompatíveis com a produção de modelos 3D adequados.

Aquisição de dados em ambiente intertidal

Este cenário não difere em grande medida do anterior, embora em alguns aspetos se considere que apesar de se desenvolver em meio terrestre (periodicamente submerso) apresenta mais desafios do que em meio submerso (Grille and Daeffler, 2023). Sobretudo pela existência de um maior número de variáveis a ter em conta para o registo das madeiras arqueológicas. Neste cenário recomenda-se igualmente, a fotogrametria para registar a madeira, sendo que os principais desafios para a obtenção de fotografias adequadas são as superfícies molhadas e refletoras das madeiras e do ambiente envolvente que intensificam a luz e os reflexos i.e., superfícies das madeiras encharcadas, depósitos de água, entre outros. Para a obtenção de resultados fiáveis deve ser dada prioridade à obtenção de uma série de fotografias contínuas, sequenciais e por diversas das peças em madeira. O reflexo da luz solar numa madeira encharcada provoca geralmente raios de luz difusos e inibir a construção de um modelo 3D adequado para ser utilizado em estudos sobre as morfologias árvores que deram origem às peças em madeira. Num ambiente não controlado, a temperatura do ar pode ainda ser um desafio adicional ao nível da preservação deste espólio, uma vez que pode causar uma secagem rápida e descontrolada das superfícies da madeira; o que, pode reduzir significativamente o tempo disponível para a captura de uma sequência contínua de fotografias das madeiras.

Aquisição de dados em laboratório

O registo de madeiras num ambiente controlado, como é o caso de em laboratório, permite a utilização de um maior número de técnicas para obtenção da informação sobre as mesmas. Ou

seja, o facto de se tratar de um ambiente passível de ser controlado em termos de exposição aos elementos da natureza, i.e., luz, humidade, entre outros; possibilita a utilização tanto de fotogrametria, como de digitalizadores, ou até mesmo de uma combinação entre as duas técnicas.

Neste ambiente, as madeiras deverão ser numa primeira fase limpas de todos os agentes externos, tais como sedimentos e pequenas pedras que se encontrem encrostadas em fendas e orifícios, bem como sempre que possível deverá ser realizada a remoção de cavilhas pregos e outros elementos da pregadura (Fenwick, 1978; McKee, 1978). Subsequentemente, as superfícies das madeiras deverão ser secas de forma voluntária e controlada até se começar a visualizar a informação sobre as morfologias. Este processo deve, no entanto, garantir o nível de preservação do material, uma vez que as características da madeira se tornam ainda mais visíveis à medida que as madeiras continuam a secar. A mesma situação aplica-se à inspeção dos anéis de crescimento e dos raios medulares (no caso dos sobros). Ao combinar o digitalizador 3D com técnicas fotogramétricas, é necessário ter em conta requisitos adicionais: As características da madeira têm de ser captadas em pormenor, evitando reflexos da água (por exemplo, água que subsiste nas fendas da madeira), e a iluminação i.e., candeieiros ou iluminação de teto têm de ser direccionada para longe da superfície da madeira para evitar desfocagem ou pontos em branco nas fotografias.

No caso de se tratar do registo de madeiras que foram sujeitas a processos de impregnação com polietilenoglicol (PEG) i.e., liofilização ou saturação total, pode representar diferentes desafios na recolha de dados. No caso da madeira liofilizada, grande parte das características da madeira podem ser observadas, uma vez que não é comum produzir superfícies de madeira cerosas que inibam o seu registo. Por outro lado, a saturação completa da madeira por PEG pode causar limitações adicionais no registo das características da madeira ou mesmo inibir a realização de estudos de reconstrução de árvores.

Aquisição de dados a partir de madeira seca em ambiente não controlado

O registo de madeiras requer geralmente uma abordagem menos complexa para a aquisição de dados digitais (Castro *et al.*, 2017). Ao contrário dos desafios elencados nos diferentes cenários em relação a madeiras encharcadas, a refletividade da madeira e à retroiluminação, representa um grande desafio neste cenário.

Para produzir um modelo fotogramétrico, de uma madeira que secou de forma descontrolada, o desafio reside na adequação dessa madeira para produzir uma reconstrução precisa da sua árvore-mãe. Esta limitação deve-se ao colapso acelerado dos vasos da madeira, que provoca a fissuração, a flexão e a distorção das suas superfícies. Normalmente, a madeira seca num ambiente não controlado apresenta enxofre nas faces da madeira, o que constitui um risco adicional para a saúde pública. Além disso, dificulta a avaliação das características da madeira, pois cria uma camada de depósito pulverulento que, inevitavelmente, cobre o padrão de crescimento e, eventualmente, outras características relevantes da madeira, como por exemplo fendas naturais. No entanto, quando removida esta camada (por um especialista em conservação),

estas madeiras não refletem a luz e, normalmente, as suas características tornam-se mais - fendas alargadas e os anéis de crescimento em separação.

Aquisição de dados a partir de madeira a partir de informação publicada

O registo da morfologia das madeiras com base em informação publicada, está inevitavelmente dependente da quantidade de informação e do critério adotado para o registo das mesmas. Ou seja, a quantidade de informação determina a qualidade dos resultados, na medida em que caso o registo que está na base do estudo não possua dados suficientes que permitiam a visualização das morfologias e padrões de crescimentos das madeiras, pode determinar que a informação existente não suficientemente precisa, fidedigna ou até mesmo viáveis para os estudos em desenvolvimento. Neste cenário, para a obtenção de dados com vista ao estudo das árvores que deram origem às madeiras em estudo, poderá dar-se mais prioridade aos fotomosaicos que se estejam visíveis as várias madeiras de forma isolada ou ainda em conexão, do que propriamente aos desenhos anteriormente produzidos, sobretudo por estes últimos já refletirem uma interpretação por parte de quem os realizou. Acrescenta-se, ainda, que neste cenário os resultados alcançados podem não ser suficientemente fiáveis porque os registos iniciais, na sua grande maioria não foram obtidos com o objetivo de estudar as morfologias das madeiras, mas sim a tecnologia e técnicas de construção dos navios.

Captura das caraterísticas naturais da madeira com a utilização de fotogrametria

Nos cenários acima apresentados uma das técnicas sugeridas é a fotogrametria. Esta técnica para obtenção de dados sobre as madeiras, compreende uma captura sequencial e ininterrupta de fotografias das superfícies das madeiras. Estas fotografias deverão ser realizadas em diversos ângulos e distâncias de cada conjunto de superfícies das madeiras em análise, através das quais com a utilização de software, i.e., Agisoft Metashape permitirá a construção de modelos digitais 3D. Para obtenção de um modelo adequado ao estudo das morfologias das madeiras, terá de ser construído um modelo 3D que represente a totalidade das superfícies. Para tal, essa tarefa passa pela produção de dois modelos: 1) modelo 1 que inclua a superfície do topo, duas laterais e duas do extremo; 2) que inclua a superfície da base, duas laterais e duas do extremo. Este procedimento, permitirá encontrar pontos comuns em cada um destes modelos, para que com o alinhamento entre os dois possibilite a construção de um modelo único da madeira.

Para o registo com esta técnica, deverá considerar-se um conjunto de critérios na captura das fotografias, tem em vista a construção de modelos adequados ao estudo de evidências sobre a seleção e eventual gestão da árvore para a construção naval (Martins, 2024, Unpublished). Assim, entre a captura de uma fotografia e da seguinte deverá haver uma sobreposição de no mínimo 60%, para que por um lado permita o software encontrar pontos iguais em cada fotografia que

possibilitem a construção da camada que está a processar, e por outro porque com sobreposição inferior aumenta significativamente o risco de aumentar o tempo de processamento e a possibilidade de produzir lacunas na construção dos modelos, que irão comprometer a obtenção de dados fiáveis (Yamafune, Torres and Castro, 2017). Outro aspeto a ter em conta, é a luminosidade, como referido anteriormente, a luz difusa ou desajustada pode produzir raios de luz que interferem com a textura final dos modelos e assim inibir a observação de por exemplo evidências sobre o padrão de crescimento da árvore. Deste modo, a fotogrametria é uma técnica que permite a obtenção de dados calibrados e fidedignos, no entanto para o efeito, deverá ser adotada uma sequência de tarefas em que os passos mais críticos, não estão na produção dos modelos, mas sim na preparação das madeiras e da sua envolvente para a captura das fotografias.

Captura das características naturais da madeira com a utilização de um digitalizador 3D

Para a captura de dados com digitalizador FaroArm, deverá ser adotado um procedimento concebido para maximizar a eficiência e a precisão do registo (Jones, 2016; Damme *et al.*, 2020). De outro modo, muitos dos detalhes podem passar despercebidos ao registar as características da madeira, dependendo do ambiente, da experiência do operador e do grau de preservação da madeira. Além disso, para evitar interpretações erradas das evidências em ou em tempo insuficiente para registar as características da madeira, a equipa de investigação deve ter uma compreensão clara dos requisitos para desenvolvimento desta tarefa.

Para registo com digitalizador FaroArm o primeiro passo consiste em efetuar uma avaliação visual crítica a cada superfície da madeira. O que, inclui a identificação da localização dos nós, das fendas naturais, do padrão de crescimento e dos limites naturais de cada camada (cerne e o borne). Como parte desta abordagem dendroarqueológica, o operador deverá incluir no registo todas estas características naturais da madeira, por forma a obter desenhos digitais, integrados i.e., aspetos sobre a modelação das madeiras para integrar a estrutura do navio e as características naturais da madeira.

Captura das características naturais da madeira com a utilização de desenhos produzidos à escala

O uso de desenhos produzido à «mão» e em escala representam a técnica mais desafiante, e talvez a menos bem sucedida, para a realização de análises morfológicas da madeira. No entanto, se os desenhos incluírem as características da madeira acima mencionadas, é possível obter alguns resultados e, conseqüentemente, alguma informação sobre a morfologia da madeira. A técnica consiste em converter os desenhos em documentação digital, através da importação das digitalizações dos desenhos para o software Rhinoceros3D (Martins, Unpublished). O sucesso desta técnica está diretamente relacionado com o detalhe fornecido pelo autor dos desenhos. Pode parecer

óbvio, mas se o autor não incluir no seu desenho as características da madeira, tais como o padrão de crescimento, os nós, as fissuras naturais, os desenhos não cumprirão o propósito da necessidade da sua conversão para um ambiente digital. Outro aspeto relevante que deve ser considerado é a espessura das linhas para obter uma representação de uma madeira arqueológica. Os desenhos à escala não devem ser feitos a partir de várias linhas para traçar uma única linha. Ou seja, a conversão dos desenhos passa necessariamente pela vectorização das linhas produzidas pelo autor dos desenhos, as linhas grossas levarão a indecisões ou ao estabelecimento de critérios sobre a localização das características a serem vetorizadas. Por conseguinte, os desenhos manuais à escala devem ser realizados com lápis afiados ou marcadores finos, de modo a traçar linhas retas e claras para ilustrar os limites e as características da madeira arqueológica.

A utilização do software Rhinoceros3D em arqueologia náutica para o registo e análise de madeiras arqueológicas

No que diz respeito à utilização de técnicas de registo digital 3D, foram reconhecidos dois métodos para efeitos do presente estudo: dados de linha e dados de malha. O primeiro consiste na utilização de braços de digitalização 3D, mais frequentemente da marca FaroArm. Os dados de linha foram muito úteis para obter dados precisos em tempo real, uma vez que produziram o desenho 3D à medida que se registam as madeiras. Este método permite registar um maior número de madeiras num período mais curto, mantendo fiabilidade dos dados capturados. A utilização digitalizadores 3D implica normalmente um investimento inicial, mas pode ser facilmente rentabilizado se for utilizado para registar um maior número de madeiras. Neste estudo, assumiu-se como princípio em que o processo de aprendizagem da utilização destes digitalizadores não é complexo, embora exija formação e uma certa dedicação. De um modo geral, a utilização dos digitalizadores implica a utilização do software Rhinoceros3D. Para além dos requisitos para a utilização destes digitalizadores, é necessária uma mesa sólida e forte, um chão plano, um ecrã e um ambiente relativamente controlado (laboratório) para criar a técnica de registo digital 3D mais fiável. O segundo tipo de dados são os dados de malha produzidos através de fotogrametria, é composto por uma coleção de vértices. Cada superfície é composta por grupos de triângulos, quadriláteros ou polígonos convexos simples para simplificar a representação. Com base na experiência adquirida na criação de dados de malha durante esta investigação, cada modelo 3D deve conter um maior número de triângulos para aumentar o pormenor da superfície do modelo (Ali, 2016; Martins and Ali, 2018). No entanto, existem outros desafios a considerar quando se utiliza esta tecnologia, nomeadamente a enorme capacidade de armazenamento e a placa gráfica avançada necessária para o registo, especialmente para mover/rotar/zoom do modelo 3D gerado. Com base na experiência adquirida ao longo deste estudo, cada cenário deve ser abordado dentro dos recursos e da tecnologia disponíveis. Neste texto, serão de seguida apresentadas sugestões sobre quais as técnicas de registo mais adequadas a cada cenário de registo.

Técnicas para a reconstrução de árvores e paisagens com madeiras arqueológicas

Na sequência das recomendações acima referidas, no que se refere à preparação das madeiras para captura de análise de dados, deverá ser adotada uma abordagem metodológica e minuciosa; preferencialmente sem atalhar ou descartar os procedimentos necessários para a obtenção de resultados fidedignos, cientificamente fundamentados e relevantes para os estudos da construção naval e dos processos de gestão florestal associados a esta indústria.

Nesta seção julgou-se por conveniente descrever o processo de reconstrução de árvores com base nas evidências arqueológicas com recurso à fotogrametria (Yamafune, Torres e Castro, 2017; Martins *et al.*, 2020). Uma vez que se trata da técnica que potencialmente estará mais acessível à generalidade dos projetos de investigação, tanto porque é significativamente menos dispendiosa que o registo com FaroArm ou «*laserscan*», mas também porque é uma técnica que se adequa a qualquer dos cenários anteriormente abordados.

Deste modo, deverão as fotografias produzidas serem importadas para o software Agisoft Metsahepe:

- Seleccionar as fotografias e arrastá-las para o espaço de trabalho e, em seguida, no menu *Workflow*, seleccionar Alinhar fotografias. As opções a adotar: *Accuracy - high, key point limit - 40.000, tie point limit - 1.000*.

Esta configuração permite alinhar com sucesso as fotografias obtidas de forma a produzir um modelo em formato de pontos com a primeira representação da morfologia / forma da madeira.

O passo seguinte é o de construir a nuvem de pontos a partir das fotografias alinhadas que permita criar ligações entre cada ponto (por triangulação) sendo que este passo é, na realidade, a fase intermédia entre a nuvem de pontos e a malha de pontos (*mesh data* - objeto 3D).

- A configuração adoptada foi a partir do menu *Workflow*, seleccionar *Build dense cloud* e depois *Quality - Low, depth filtering - Mild*.

O passo seguinte é a construção da textura. Este passo é, de facto, a parte mais relevante do produto final fotogramétrico, uma vez que irá convergir num modelo digital 3D a totalidade dos dados capturados sobre a superfície das madeiras. O modelo gerado de uma madeira arqueológica deve possuir várias características de qualidade:

- As configurações adotadas para este passo incluíram as opções do menu *Workflow: Build texture, mapping mode - generic, blending mode - average, texture size/count - 4096 x 4*.

O produto final do processo de construção do modelo 3D, deverá ser suficientemente exato para evitar interpretações erróneas e reconstruções imprecisas das morfologias. Em todo o caso, apesar, de no presente estudo ter sido amplamente utilizado o software Agisoft Metashape, existem outros softwares disponíveis no mercado para a produção de modelos fotogramétricos. Em todo o caso, independentemente do software utilizado, este terá de estar capacitado para a exportação dos modelos em extensões de ficheiro compatíveis com o software Rhinoceros3D, de modo a permitir a realização do passo seguinte.

Para calibrar a malha de pontos, é necessário colocar uma fita métrica ao lado de uma série de pontos para definir as distâncias entre si dentro dos três eixos X, Y e Z:

- Clicando com o botão direito do rato, seleciona-se a opção *Adicionar* um *marcador* e depois de adicionar dois marcadores na caixa *Marcadores*, define-se a distância entre os dois utilizando o botão direito do rato e a barra *Criar escala*. Este processo deve ser repetido em todo o comprimento do objeto, utilizando sempre a opção *Adicionar marcador* na mesma orientação (na parte inferior da fita métrica ou na parte superior da fita métrica).
- De seguida, para completar a calibração do modelo, seleciona-se a opção *Seleção* de retângulos e no modelo selecionam-se e removem-se todas as superfícies não associadas à madeira arqueológica (os marcadores adicionados devem ser ocultados para não serem eliminados). De seguida, no menu *Ficheiro*, seleciona-se a opção *Importar* e depois *Importar máscaras*. Desta forma, a área de trabalho será reduzida ao mínimo para evitar o consumo de tempo extra no passo seguinte.
- Depois de importar as máscaras e selecionar *update* na caixa de *referência*, as fotografias devem ser realinhadas utilizando as máscaras. Desta vez, o processo de alinhamento considerará apenas partes de cada fotografia e terá as distâncias entre os marcadores como a escala estabelecida para produzir o modelo fotogramétrico. É por esta razão que é importante limpar o modelo de superfícies não relacionadas e adicionar marcadores precisos a partir da fita métrica reproduzida no modelo original.

Após a realização adequada do processo de construção da malha de dados, o modelo deve ser exportado como um ficheiro *obj* para possibilitar a sua importação no software Rhinoceros3D.

- Existem diversos métodos de importação dos ficheiros *obj* para o software Rhinoceros3D.

A opção adotada no presente estudo consistiu na seguinte sequência:

- *Ficheiro*, *Importar*, selecionar o ficheiro e depois abrir o ficheiro usando as opções por defeito na caixa seguinte.

Após a importação das superfícies, sugere-se o agrupar do conjunto de superfícies geradas no software Agisoft Metashape. Esta sugestão fundamenta-se no facto de o modelo fotogramétrico produzido ter sido construído a partir de várias superfícies que, se desconectadas, tornar-se-á muito difícil realinhar as superfícies dentro do posicionamento inicial.

- Por este motivo, recomenda-se a utilização da ferramenta *Grupo* do Rhinoceros3D (Ctrl + G) que evitará que as superfícies fiquem desarticuladas.

O passo seguinte consiste em dimensionar a superfície no ambiente Rhinoceros3D. Utilizando a ferramenta *Scale*, as notas auxiliares e as fotografias originais, deve ser traçada uma linha com dois vértices em que a linha central representa o comprimento exato da madeira. Em seguida, a superfície deve ser orientada para os eixos digitais 3D X, Y e Z, utilizando as ferramentas *Rotate* e o software *Gumball*, tendo a opção *Ortho* selecionada.

Após conclusão dos processos acima detalhadamente descritos, pode ser iniciado o processo de reconstrução da árvore que deu origem à madeira arqueológica através do método de engenharia- reversa. Para o efeito, no software Rhinoceros3D deverá adotado um *template*

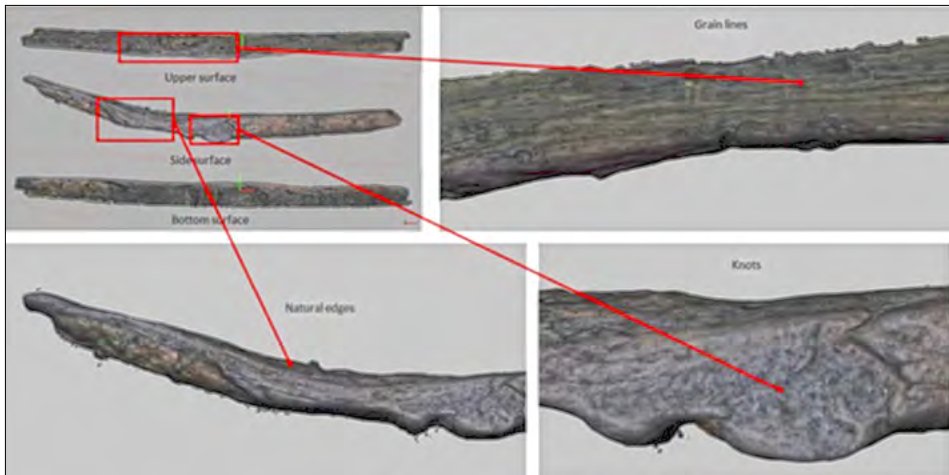


Figura 1 – Ilustração do modelo fotogramétrico concluído, onde são visíveis as características naturais da madeira (modelo 3D pelo autor).

para registo dos vários componentes que integram a reconstrução. Ou seja, cada tipologia de linha deverá estar associada a uma camada, sendo que cada superfície deverá possuir um conjunto de camadas em tudo semelhantes às restantes.

O passo seguinte compreende utilização da ferramenta *PolylineOnMesh* e seleccionar a camada correspondente para desenhar as características da madeira. A primeira linha a ser abordada deve ser a que corresponde aos limites de cada superfície seguido das linhas correspondentes ao padrão de crescimento, seguindo-se os nós e as fissuras.

O processo passo-a-passo que se segue descreve os métodos utilizados para identificar particularidades na morfologia ao longo do comprimento de uma madeira tendo como exemplo os estudos realizados sobre a quilha dos vestígios do navio Belinho 1.

Tendo sido adotada uma metodologia de engenharia-reversa, deverá ser produzida uma grelha para desmultiplicar a madeira em diversas frações, e desse modo incrementar a fiabilidade do modelo correspondente à árvore que deu origem à madeira do navio. Assim, a grelha deverá ser colocada desde a base da madeira com linhas horizontais com 50 cm de comprimento e distantes entre si com o mínimo de 40 cm.

Após a construção da grelha, devem ser incluídos pontos (ferramenta Rhinoceros3D) na intersecção das grelhas lateral e frontal. Tendo em conta que a fração da quilha se encontra relativamente curvada devido ao processo de degradação da madeira, mas que no seu posicionamento original seria reto, os pontos foram colocados na intersecção (grelha lateral e frontal) do sistema de grelha construído.

O passo seguinte consistiu em desenhar os nós de cada face da madeira. O método consistiu em ocultar as faces desnecessárias e a selecção da janela de visualização do Rhinoceros3D em função da superfície em que deverá ser desenhado o nó. Uma vez terminado o desenho da superfície, a camada correspondente a essa face deve ser ocultada e a próxima superfície a

desenhar deve ser destacada. Desta forma, é possível evitar erros como desenhar os nós numa superfície e posicionamento errado. Os nós podem ser desenhados usando a ferramenta *Círculo* do Rhinoceros3D e depois destacar o ponto (Pontos - *on*) e arrastar para a posição correta para sobrepor os nós desenhados, tornar-se-á possível identificar a largura dos nós e a sua posição em relação ao primeiro anel de crescimento.

Na janela de *Perspetiva* selecionada, cada círculo que representa os nós deverá ser rodar até coincidir com o alinhamento do padrão de crescimento. Deve ter-se em atenção que o círculo vermelho que representa os nós localizados na zona de encaixe deve seguir a orientação da superfície da árvore e não o formato da peça do navio, caso contrário, a orientação dos ramos poderá não ser a correta.

O passo seguinte consistiu em traçar as linhas do primeiro anel de crescimento através do centro de cada nó registado. Desta forma, é possível obter uma compreensão clara dos ramos em toda a extensão do tronco. Estas linhas também permitirão gerar objetos 3D que representam a direção, a largura e o comprimento potencial dos nós (nós pequenos: dimensão curta | nós maiores: dimensão mais longa). Após completar a linhas correspondentes aos nós, poderão ter de ser consideradas algumas modificações no que respeita à morfologia do primeiro anel de crescimento. Considerando que as árvores com maior altitude possam possuir ramos relativamente compridos, é possível que o tronco com o seu desenvolvimento tenha em determinado momento gerado reações para contrariar os efeitos da gravidade causados pelos ramos; o que, significa que o tronco não deverá pelo menos na maioria dos casos possuir um padrão de crescimento absolutamente vertical.

A análise e a reconstrução das características específicas da fração da quilha do Belinho 1 mostraram algumas características da madeira que inicialmente eram menos compreendidas. Estas incluíam a observação dos ramos que se evidenciam ao longo do tronco e vestígios do sistema de raízes. Esta conclusão surgiu após uma inspeção atenta da orientação dos ramos ao longo do tronco, da parte inferior para a parte superior (largura do anel de crescimento mais larga na parte inferior, em oposição à largura do anel mais estreita na parte superior do ramo). Por outro lado, contrariamente ao conjunto de nós que se desenvolve ao longo do tronco, o primeiro conjunto possui exatamente o inverso e de forma mais concentrada, o que fundamenta a existência do sistema de raízes preservados nesta madeira.

Tendo reconstruído o primeiro anel de crescimento, os ramos e identificada a largura de cada nó, o passo seguinte será o de obter a morfologia dos ramos seguindo os conhecimentos obtidos sobre o comportamento biológico destas árvores. Para o efeito, a reconstrução do tronco deve ser tão exata quanto possível para evitar interpretações erradas da morfologia global da árvore.

O passo seguinte reúne a reconstrução do tronco e dos ramos da árvore com base no conjunto de características da madeira reproduzidas neste modelo. Utilizando a ferramenta *Surface1Rail* do Rhinoceros3D, deve selecionar-se cada círculo numa sequência continua de baixo para cima ou vice-versa para construir o tronco em formato 3D. Para a reconstrução dos ramos laterais, os círculos vermelhos que representam a largura dos ramos devem ser copiados (*Ctrl-C*), reduzidos em escala e colocados no fim do primeiro anel de crescimento de cada ramo.

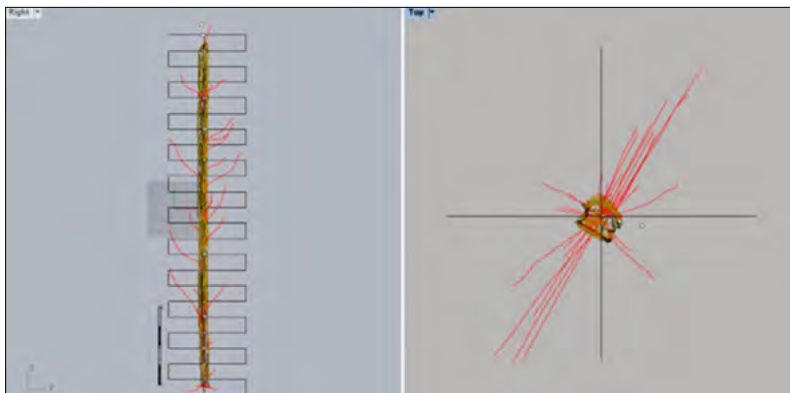


Figura 2 – Ilustração do processo de identificação das características naturais da árvore que deu origem à quilha do navio Belinho 1.

Ao implementar a abordagem desenvolvida e os métodos associados, é possível garantir com elevada precisão que a secção da quilha do Belinho 1 foi moldada a partir de uma árvore específica. Com base no padrão de crescimento observado, a madeira foi obtida a partir de uma árvore plantada numa floresta relativamente densa, tendo sido sujeita a técnicas de poda para cortar ramos laterais a fim de, reduzir o maior número de nós (ponto-fracos). Pelo número de ramos nas faces exterior e interior, pode assumir-se que esta árvore foi plantada num campo próximo de outras árvores da mesma idade, mas num dos lados estaria a maior distancia de outras, uma vez que, a dois terços da altura se desenvolveu um ramo de diâmetro muito superior aos restantes registados ao longo do tronco.

O padrão de crescimento e o número de nós ao longo do tronco sugerem a execução de um corte casual de ramos laterais. Uma conclusão obtida após a análise da largura dos ramos laterais que variam entre 2,7 cm e 56,4 cm. Considerando as evidências registadas tanto pela existência de vestígios do sistema de raízes, como por se verificar na outra extremidade a divisão do tronco em vários ramos pequenos, permite assumir-se que a árvore foi utilizada na sua extensão máxima de forma a cumprir os requisitos do construtor naval no comprimento da quilha.

Conclusões

A reconstrução das árvores e das paisagens com base nos testemunhos recolhidos nas madeiras arqueológicas reflete a abordagem e as técnicas desenvolvidas nesta investigação. A adaptação das técnicas de investigação e o seu aperfeiçoamento na prática são estratégias fundamentais para a produção de novo conhecimento em arqueologia náutica. As abordagens tecnológicas avançadas para o estudo dos conjuntos de madeiras de naufrágios alargam a integração de uma variedade de recursos. Em arqueologia náutica, o uso de tecnologia inovadora deve ser profundamente integrado no processo de análise, interpretação e reconstrução de evidências. Este estudo representa uma investigação a longo prazo centrada na interpretação das decisões tomadas por construtores

navais e silvicultores na seleção de árvores para a indústria da construção naval. A reconstrução científica e metodológica das árvores que deram origem das madeiras de navios e das florestas associadas constitui uma oportunidade para preencher uma lacuna no nosso conhecimento sobre a seleção de árvores, a gestão florestal, as práticas florestais e a relação entre as florestas e os estaleiros navais. Ao adotar esta abordagem tecnológica, as investigações em curso e os dados herdados podem ser abordados de uma perspetiva mais dendroarqueológica, em vez de uma visão simplista das madeiras como meros fragmentos de um navio.

A questão que motivou esta investigação - Como podemos ver árvores em madeiras de navios? - implica uma análise crítica da investigação levada a cabo pelos arqueólogos quando registam madeiras arqueológicas sem representar a natureza do artefacto. Através do estudo de publicações sobre a tecnologia da construção naval e as técnicas dos construtores navais, tornou-se inegável que há respostas para as questões em debate, quer sobre a morfologia da madeira, quer sobre a correspondência entre estes vestígios sobreviventes e a forma das madeiras dos construtores navais. De acordo com os tratados de construção naval, uma série de procedimentos deve ser seguida na construção de um navio oceânico. No entanto, a procura elevada de madeira das florestas locais foi, a dada altura, gravemente afetada. Circunstâncias como a insuficiente regeneração das florestas, a falta de morfologia adequada das árvores e os condicionamentos dos estaleiros navais foram fatores determinantes. Estes constrangimentos aplicam-se também à arquitetura da construção naval, uma vez que os navios da época dos Descobrimentos Ibéricos se tornaram maiores e mais pesados, o que

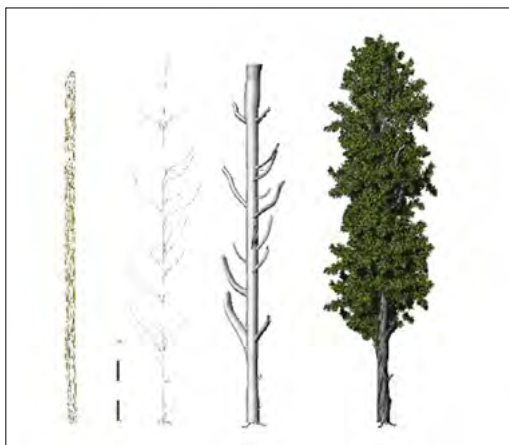


Figura 3 – Ilustração do processo de reconstrução da árvore através de uma abordagem focada em engenharia-reversa

obrigou à utilização de uma enorme quantidade de árvores para a sua construção. Estes navios exigiram também um aumento significativo da complexidade da sua construção e a adaptação de técnicas de construção naval há muito estabelecidas. Rutura das tradições de construção naval existentes e aumento da pressão sobre o abastecimento de madeira. A relação de longa data entre os construtores navais e os silvicultores locais foi, por conseguinte, afetada pelo aumento necessário do abastecimento de madeira proveniente de florestas distantes. A madeira comercializada e fornecida a partir de regiões distantes separou efetivamente os construtores navais dos silvicultores. Condição que obrigou à utilização de madeira importada, por oposição às árvores disponíveis localmente para a construção naval. Para além destes desafios, os esforços dos construtores navais foram sofrendo alterações à medida que os descobrimentos ibéricos promoviam o desenvolvimento tecnológico.

Neste estudo foi identificado um padrão a partir da análise realizada a vários conjuntos de madeiras (por exemplo, o testemunho do navio do Corpo Santo, o testemunho do navio do Cais do Sodré, o naufrágio da Nossa Senhora dos Mártires e as madeiras do Belinho 1). Este espólio representa uma prática comum em que as árvores foram cuidadosamente selecionadas de modo a corresponderem à forma pretendida para a peça do navio. Por exemplo, a análise às picas dos naufrágios acima referidos revelou indícios semelhantes para a seleção de árvores de onde foram obtidas. Estas picas foram formadas a partir de árvores sem nós ao longo do tronco, com um mínimo de dois ramos principais até ao topo, dimensões adequadas e ramos com ângulos de alargamento considerados para integrar numa posição específica no casco do navio. O que, sugere uma seleção metódica das árvores de acordo com a sua morfologia, em vez de uma seleção mais aleatória. Fornece, igualmente, pistas sobre as práticas utilizadas pelos silvicultores ibéricos para obter as morfologias requeridas e ao mesmo tempo, a manutenção de um abastecimento sistemático de madeira para construção destes navios.

Outro desafio desta investigação foi a tentativa de caracterizar um navio ibérico, o que levantou questões adicionais. Para efeitos deste estudo, um navio ibérico é caracterizado por uma combinação de fatores: A assinatura arquitetónica ibérica e o uso de madeira de florestas locais.

O objetivo deste estudo foi o de desenvolver uma abordagem dendroarqueológica intensiva para abordar os conjuntos de madeira como fragmentos de um contexto mais vasto, e não apenas como parte de um navio. Tal como foi discutido em pormenor na introdução, os investigadores têm sistematicamente retirado a natureza das madeiras de navios. A documentação produzida contém muitas vezes informações pormenorizadas sobre a tecnologia de construção naval. São poucos os estudos que incluem datação dendrocronológica e, em menor número ainda, a proveniência da madeira é incluída no estudo da construção naval ibérica.

Recomendações gerais

A partir destes cenários, foi produzido conhecimento com base nas oportunidades e desafios explorados durante o trabalho de campo e o processamento de dados. No entanto, existem desafios comuns na realização da análise da morfologia da madeira em todos os cenários. Com base na experiência adquirida durante o desenvolvimento deste estudo, torna-se necessário apresentar algumas considerações para reconstruir com êxito as árvores que deram origem às madeiras de navios: as madeiras selecionadas devem conter informações em qualidade e quantidade sobre a natureza das mesmas; as madeiras devem ser cuidadosamente manuseadas para evitar a destruição irreparável dos vestígios; os registos individuais das madeiras devem conter apenas as informações visíveis e não suposições; as madeiras inadequadas para a datação dendrocronológica não significa que são candidatos inadequados para a análise morfológica; as madeiras devem ser registadas ao longo de todo o seu comprimento para se obter um registo completo; as técnicas de registo são limitadas pelo ambiente, pelos recursos e pelos conhecimentos adquiridos sobre o comportamento biológico das árvores para identificar as características da madeira.

Bibliografia

- ALI, S. - **A Digital Re-Examination of the Graveney Ship Find**. Master. Odense: University of Southern Denmark, 2016.
- ARAGON, E.; LLABRÉS, S.M.; YAMAFUNE, K. - **Underwater photogrammetric monitoring techniques for mid-depth shipwrecks**. Preprint. 2018.
- CASTANHEIRA, E. - **Manual de construção do navio de madeira**. Portugal: Artes Graficas Lda, 1991.
- CASTRO, F. - **In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts**. *Historical Archaeology*, 42(2), 2008.pp. 63–87.
- CASTRO, F. et al. - **Recording, Publishing, and Reconstructing Wooden Shipwrecks**. Preprint. 2017.
- CASTRO, F.; GAUTHIER-BÉRUBÉ, M.; MARTINS, M. - **Iberian Ships of the Early Modern Period**. In: A. Crespo Solana, F. Castro e N. Nayling (eds) **Heritage and the Sea: Volume 1: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (15th-18th centuries)**. Cham: Springer International Publishing, pp. 57–72, 2022. Disponível em: https://doi.org/10.1007/978-3-030-86460-6_4.
- CRUMLIN-PEDERSEN, O.; BONDESEN, E.; OLSEN, O. - **The Skuldelev Ships I: Topography, Archaeology, History, Conservation and Display**. Danmark: Viking Ship Museum, 2002.
- CRUMLIN-PETERSEN, O. - **Nordic clinker construction**. In: The philosophy of shipbuilding: conceptual approaches to the study of wooden ships. Frederick M. Hocker e Cheryl A. Ward. USA: Texas A&M University Press, 2004. pp. 37–64.
- DAMME, T.V. et al. - **The 3D annotated scans method: a new approach to ship timber recording**. *Heritage Science*, 8(1), 2020.
- DESMOND, C. - **Wooden shipbuilding**. USA: The Ruder Publishing Company, 1919.
- DEVY-VARETA, N. - Para uma geografia histórica da floresta portuguesa - as matas medievais e a coutada velha do Rei. *Revista da Faculdade de Letras*, 1 (1985). pp. 47–67.
- DEVY-VARETA, N. - Para uma geografia histórica da floresta portuguesa: do declínio das matas medievais à política florestal do Renascimento (séc. XV e XVI). Sep. de: *Revista da Faculdade de Letras*, 2(1), (1986), pp. 5–37.
- DITTA, M. - **From the seabed to the web: an example of low-cost approach to Virtual Environments as educational and dissemination medium**. Why 3D Seminar, Aarhus University e Øhavsmuseet, 2014.
- DOMINGUES, F.C. - **Experiência e conhecimento na construção naval portuguesa do século XVI: os tratados de Fernando Oliveira**. Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985.
- DOMINGUES, F.C. - **Os navios da Expansão: o livro da fábrica das naus de Fernando Oliveira e a arquitetura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII**. Doctor of Philosophy. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2000.
- DOSTAL, C. - **Laser scanning as a methodology for the 3-d digitization of archaeological ship timbers: a case study using the World Trade Center shipwreck**. Doctor of Philosophy. Texas: Texas A&M University, 2017.
- EDLIN, H.L. - **The natural history of trees**. L. Harriott Matthews. Reino Unido: Weidenfeld and Nicholson, 1976.

FENWICK, V. - **The Graveney boat: a tenth-century find from Kent: excavation and recording, interpretation of the boat remains and the environment, reconstruction and other research, conservation and display.** Ann Morley. Reino Unido: British Archaeological Reports, 1978.

GRILLE, A.; DAEFFLER, M. - **Plonévez-Porzay – L'épave Trez Malaouen 2 (EA 842).** ADLFI. Archéologie de la France - Informations. uma revista Gallia. Preprint. 2023.

JONES, T. - **The Newport Medieval Ship: Her Three-Dimensional Digital Recording and Analysis.** Skylis, 9(1),2009. pp. 36–41.

JONES, T. - **Newport Medieval Ship Project. Timber Recording Manual.** 2013.

JONES, T. - **Three-Dimensional Digital Recording and Modelling Methodologies for documentation and Reconstruction of the Newport Medieval Ship.** Universidade de Wales Trinity Saint David, 2015.

JONES, T. - **Newport Medieval Ship Project. Laser Scanning Manual.** 2016.

LAVANHA, J.B. - **Livro Primeiro da Architectura Naval.** Portugal: Academia de Marinha,1996.

LOEWEN, B. - **Forest practices and hull design, ca. 1400-1700.** In: Fernando Oliveira e o seu tempo; humanismo e arte de navegar no renascimento europeu (1450-1650). International Reunion for the History of Nautical Science and Hydrography. Portugal: Patrimonia,2000. pp. 143–151.

LOEWEN, B. - **The planks the role of the sawyers and timber gaugers.** In: The Underwater Archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and whaling in the 16th century. Robert Grenier, Marc-Andre Bernier e Willis Stevens. Canadá, 2007.

MARQUES, J.M. da Silva - **Descobrimentos Portugueses.** Portugal, 1944.

MARTINS, A.M. - **Reconstructing Trees from Ship Timbers: Data Analysis and Schematics.** In: Arvores, barcos e homens na Peninsula Iberica (Seculos XVI-XVIII). ForSEAdiscovery Project (PITN-GA-2013-607545). Portugal,2017. pp. 63–76.

MARTINS, A.M. et al. - **Reconstructing Trees from Ship Timber Assemblages Using 3d Modelling Technologies: Evidence from the Belinho 1 Shipwreck in Northern Portugal.** In: Celebrating our shared heritage. IKWVA 6. Australia, 2020 pp. 116–126.

MARTINS, A.M. - **Three-Dimensional Tree Reconstruction Based on Archaeological Evidence: Seeing trees in ship timbers.** Reino Unido: BAR Publishing (International Series, S3164), 2024.

MARTINS, A.M. (Unpublished) - **Reconstructing Trees from Ship Timber Assemblages Using 3D Modelling Technology.** PhD. Universidade de Wales Trinity Saint David.

MARTINS, A.M.; ALI, S. - **Using Three-Dimensional Software to Reconstruct Frames of the Past Based on Archaeological Evidence.** Antrope, 9, 2018. pp. 58–68.

MASON, B., Heamagi, C. e Nayling, N. - **The Ribadeo I Wreck—Multi-Year Photogrammetric Survey of a Spanish Galleon of the Second Armada.** Heritage, 6(2), pp. 1069–1088, 2023.

McGrail, S. - **Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times.** Oxford University Press, 2001.

McKee, E. - **Recording details of the hull.** In: The Graveney Boat. Valerie Fenwick. Reino Unido: BAR Publishing (British Archaeological Reports), pp. 35–45, 1978.

Nayling, N.T. e Jones, T. - **The Newport Medieval Ship, Wales, United Kingdom.** The International Journal of Nautical Archaeology, 43(2), pp. 239–278, 2014.

Oertling, T. - **The Concept of the Atlantic Vessel**. Revista Portuguesa de Arqueologia, 18, pp. 233–240, 2001.

Oliveira, F. - **Liuro da fabrica das naos**. Francisco Contente Domingues, Richard Barker e Teresa A. S. Duarte Ferreira. Portugal: Academia de Marinha, 1580.

Pomey, P., Kahanov, Y. e Rieth, E. - **Transition from Shell to Skeleton in Ancient Mediterranean Ship-Construction: analysis, problems, and future research**. International Journal of Nautical Archaeology, 42(2), pp. 235–314, 2012.

Rackham, O. - **Ancient Woodland: its history, vegetation and uses in England**. Reino Unido: Castlepoint Press, 2003.

Ramalho, M.M.B. e Martins, A.S. - **Um Navio Num Documento do Seculo XV**. Anais, 3(4), pp. 121–127, 1997.

Reboredo, F. e Pais, J. - **A construção naval e a destruição do coberto florestal em Portugal - Do Século XII ao Século XX**. Ecologia, 4, pp. 31–42, 2012.

Schweingruber, F.H. - **Tree Rings: Basics and Applications of Dendrochronology**. USA: D. Reidel Publishing Company, 2007.

Valente, M.S. - **Carpintaria e construção naval de madeira: apontamentos**. Portugal: Livraria Avelar Machado Lda, 1948.

Wing, J. - **Roots of Empire: Forests and State Power in Early Modern Spain, c.1500–1750**. Leiden: University of Leiden, 2015.

Yamafune, K. - **Using computer vision photogrammetry (Agisoft Photoscan) to record and analyze underwater shipwreck sites**. Doctor of Philosophy. Texas: Texas A&M University, 2016.

Yamafune, K. - **A Methodology for Accurate and Quick Photogrammetric Recording of Underwater Cultural Heritage**. In: Proceedings of the 3rd Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage. 3rd Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage, China, pp. 517–537, 2017.

Yamafune, K. e Dostal, C. - **Photogrammetric Texture Mapping: A Methodology of Applying Photorealistic Textures on Scanned Dense Points Cloud Data**. Society for Historical Archaeology Annual Meeting 2017, USA, 2017.

Yamafune, K., Torres, R. e Castro, F. - **Multi-Image Photogrammetry to Record and Reconstruct Underwater Shipwreck Sites**. Journal of Archaeological Method and Theory, 24(3), pp. 703–725, 2017.

Agradecimentos

A investigação que conduziu a estes resultados recebeu financiamento do Programa People Programme (Marie Curie Actions) of the European Union's Seventh Framework Programme (FP72007-2013) ao abrigo do acordo REA grant agreement no. PITN-GA 2013-607545.

A TAFOREIA, NAVIO DOS SÉCULOS XV E XVI

Fernando Gomes Pedrosa

Resumo

A taforeia era um navio destinado a transportar e desembarcar cavalos em operações militares, para o que tinha fundo plano ou quase plano, com calado muito reduzido, que lhe permitia varar na praia, e uma porta à popa, que podia ser arriada para saírem (ou entrarem) os cavalos e os cavaleiros. De propulsão mista, vela e remo, navegava normalmente à vela e só colocava os remos na aproximação a terra, para fazer meia volta e, cindo, varar de popa na praia. Por outras palavras, a taforeia corresponde à lancha de desembarque dos séculos XX e XXI, com a diferença de que esta abica de proa, porque tem a porta à proa, e ela tem de fazer uma manobra mais complicada porque tem a porta à popa. Em Portugal entrava na composição das armadas destinadas ao Norte de África, quase exclusivamente.

Uma taforeia de Málaga, em 1511, tinha 40 bancos e transportava 22 cavalos. Se tinha 40 bancos, seriam 40 os remadores, cada um com um remo. Estes remadores fariam parte da marinhagem e só remavam nas manobras junto à praia. D. Diogo Fernandes de Almeida, prior do Crato a partir de 1492, alegava que foi o introdutor das taforeias no nosso país, e o certo é que navegou com elas para o Norte de África três vezes, a primeira em 1486. Na mesma época a taforeia foi muito usada na Índia, por exemplo por Afonso de Albuquerque, e chegou ao Brasil em meados do séc. XVI. A palavra «taforeia» foi também aplicada, sem rigor, a uma variedade de nau

Palavras-chave: taforeia, desembarque, cavalos.

Summary

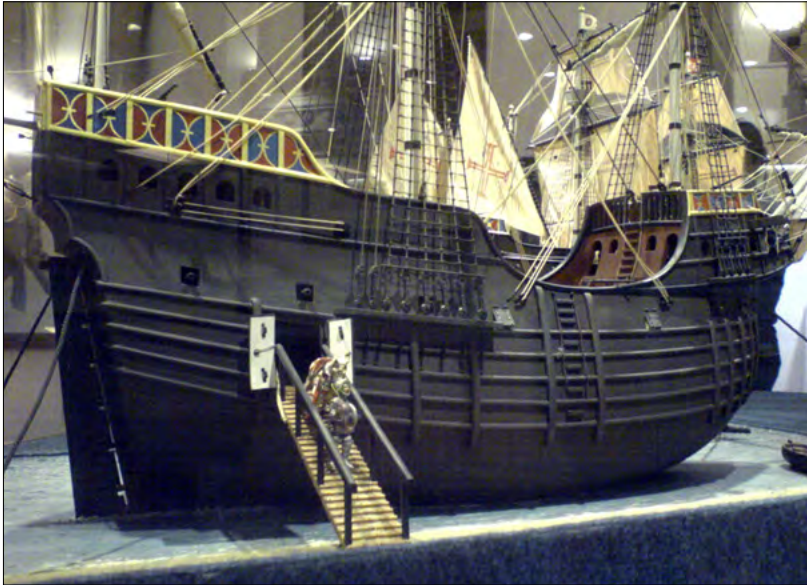
A taforeia was a ship designed to transport and disembark horses in military operations, for which it had a flat or almost flat bottom, with a very shallow draft, which allowed it to sail onto the beach, and a door at the stern, which could be lowered to exit (or enter) the horses and the riders. With mixed propulsion, sailing and oaring, it normally sailed under sail and only put the oars on when approaching land, to turn around and, as a matter of fact, end up stern on the beach. In other words, the taforeia corresponds to the landing craft of the 20th and 21st centuries, with the difference that it opens at the bow, because it has the door at the bow, and it has to perform a more complicated maneuver because it has the door at the stern. In Portugal, it was part of the fleet destined for North Africa, almost exclusively.

A Malaga taforeia in 1511 had 40 benches and carried 22 horses. If there were 40 benches, there would be 40 rowers, each with an oar. These rowers would be part of the navy and would only row in maneuvers close to the beach. D. Diogo Fernandes de Almeida, prior of Crato from 1492, claimed that he was the introducer of taforeias in our country, and the truth is that he sailed with them to North Africa three times, the first in 1486. At the same time taforeia was widely used in India, for example by Afonso de Albuquerque, and arrived in Brazil in the mid-century. XVI. The word “taforeia” was also applied, without rigor, to a variety of ships

Keywords: taforeia, disembark, horses

A taforeia tem sido indicada como nau, e é assim que se apresenta num modelo exposta no Museu de Marinha.

Isto não está correto. A taforeia era uma espécie de grande lancha destinada a desembarcar cavalos, podendo também transportar e desembarcar outros materiais.



Modelo de taforeia no Museu de Marinha (Lisboa).

O Uxer e a Tarida

Apresentava semelhanças com dois tipos de navios que não estão documentados em Portugal: o uxer e a tarida. O uxer (em francês, uissier ou huissier) foi construído pelos venezianos para a quarta cruzada (1202 a 1204). Tinha uma porta fácil de abrir, da qual se lançava uma rampa, pela qual os cavaleiros saíam para terra montados nos cavalos: «Les huissiers étaient faits de telle manière qu'ils comportaient un vantail facile à ouvrir et qu'on lançait au-dehors un pont par où les chevaliers pouvaient gagner la terre sur leurs montures».¹ Era uma grande embarcação aberta na popa e apresentando um «huis» (porta) para cavalos que se embarcavam.² Depois de embarcarem, a porta era içada e calafetada.³ Eram navios de remo, com menos remos que as galés. Em 1354, numa armada aragonesa, 4 uxeres tinham 120 remos cada um, outro 60

¹ BOURET-BÉRENGER, Marie Françoise - *La Méditerranée, lieu d'échanges de mots : L'exemple des mots de marine. XIIIe-XVIIe siècles.*, p. 76, cita Robert de Clari, *conquête de Constantinople (1198-1205)*, p. 110.

² CHRISTIAN, Delabos - *Le clos des galées de Rouen : un arsenal à la fin du Moyen Âge*, p. 8.

³ JAL, Auguste - *Archéologie navale*, p. 429.

remos e outro 47 remos.⁴ Em 1359 o rei de Castela tinha em Ibiza uma «galea muy grande, que decian Uxel»: os mouros «facian estas galeras asi grandes para pasar muchas compañías de Ceuta á Gibraltar e á Algeciras; é aun podian venir en aquella galea quarenta caballos so sota». E o rei entrou naquela galé grande e mandou fazer três castelos, um à popa, outro a meio e outro à proa (...).⁵ À volta de 1295, Filipe o Belo, rei de França, recebeu do almirante genovês Benedetto Zaccaria uma proposta para organizar uma marinha nova, que seria de 20 navios chamados huissiers e que tinham uma porta para a entrada e saída de cavalos, 4 galés e 24 outras embarcações. A equipagem devia ser de 400 cavaleiros, 400 cavalos, 4800 marinheiros e soldados de pé.⁶ Os 400 cavalos iriam nos 20 huissiers, à média de 20 em cada um.

A tarida deriva de uma embarcação usada inicialmente no Mar Vermelho⁷ e apresentou vários modelos diferentes em Espanha e no Mediterrâneo. Em 1246, uma genovesa tinha cerca de 35,71 m de comprimento, 4,09 m de boca e 2,23 m de pontal, estábulo para 20 cavalos e popa larga e redonda («popam rotondam ad tres rodas»)⁸. Parece que as maiores taridas podiam transportar 40 cavalos que entravam pelo meio da popa.⁹ Teria nuns casos porta à popa com rampa para desembarcar cavalos, noutros, portas laterais nas alhetas.¹⁰

A Palandria

Outro navio do mesmo tipo era a «palandre», «palandria», «pallendre» ou «parandaria». Em 1323, uma armada de Aragão era formada por 60 galés, 20 «palandre» para transportarem cavalos e outras embarcações de transporte de carga.¹¹ Na conquista de Constantinopla, em 1453, os turcos otomanos tinham grandes barcas chamadas «parandaria», usadas para transporte.¹² Seria este tipo de navio que os turcos tinham também no cerco de Rodés em 1480, e a que Merri Dupui, testemunha ocular, dá o nome de «pallendrees».¹³

O veneziano Marino Sanuto diz que em 1499 uma armada turca tinha «parandarie de bombarde 20, come galie aperte da pupa»,¹⁴ isto é, 20 parandarias de bombarda, como

⁴ BOFARULL Y SANS, Francisco de Asis de - *Antigua Marina Catalana*, pp. 12, 13.

⁵ ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de - *La arquitectura naval española (en madera)* (...), p. 48.

⁶ *Mémoires sur les commencements de la marine militaire sous Philippe le Bel*, par Charles Jourdain, Paris, 1880, in *Mémoires de l'Institut national de France*, tome 30, 1^a partie, 1881, pp. 382, 383.

⁷ PRYOR, John H. - *Geography, Technology and war* (...), p. 28

⁸ D'ALBERTIS, Enrico Alberto - *Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo*, p. 17

⁹ AGIUS, Dionisius A. - *Classical ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean*, p. 341.

¹⁰ MUÑOZ AMOR, Alberto - *Cruzados, peregrinos y mercaderías a través del Mediterráneo. Evolución del buque y la navegación en el entorno templario* (...), pp. 144, 162, 165.

¹¹ D'ALBERTIS, Enrico Alberto - op. cit., p. 39.

¹² RUNCIMAN, Steven - *The Fall of Constantinople 1453*, p. 75.

¹³ VERTOT, Abbé de - *The history of the knights of Malta*, p. 92.

¹⁴ I *Diarii di Marino Sanuto*, p. 15.

galés, abertas na popa. E mais adiante explica o significado da expressão «de bombardarda», ao transcrever a carta de um veneziano com informações sobre os navios turcos que em 1507 estavam em Constantinopla e Galipoli,¹⁵ entre os quais 120 «gallie fusti», algumas maiores do que as «gallie bastarde», com um castelo e proa coberta, e dão-lhe o nome de «topgemi, cioè gallie da bombarde», porque sobre aquela coberta da proa têm uma bombardarda muito grossa. Depreende-se que navio «de bombardarda» é o que tem uma bombardarda grossa à proa. Portanto, as parandarias eram como galés, abertas na popa. Veremos adiante que as taforeias também eram assim: abriam na popa uma porta por onde entravam e saíam os cavalos. Em 1510, estando o sultão do Cairo a preparar uma armada contra os portugueses na Índia, os turcos otomanos forneceram-lhe muita artilharia e vários navios, incluindo 3 «palandrias».¹⁶

A Taforeia

Para a terceira cruzada (1189-1192), tanto o rei de Inglaterra, Ricardo Coração de Leão, como o rei de França, Felipe II, decidiram trasladar os seus exércitos por via marítima, o primeiro desde Marselha e o segundo desde Génova, ambos em 1190. O cronista Richard de Devizes¹⁷ diz que o rei Ricardo contratou em Marselha 14 «busses», cada um dos quais tinha 30 remos, um mastro, duas velas e capacidade para transportar 40 cavalos. Uma testemunha que viu a frota dos cruzados em Messina (Sicília), em 1190, assegura que era formada por muitos navios de vários tipos, incluindo taforeias.¹⁸

Esta informação é estranha, porque a taforeia só volta a estar documentada muito mais tarde, no início do séc. XV, embora se possa admitir que fosse muito semelhante ao uxor e à tarida. O uxor foi construído pelos venezianos para a quarta cruzada (1202 a 1204), e a tarida já estava em Génova em 1246.

A «Crónica de Don Pero Niño, conde de Buelna, por Gutierre Díez de Games (...)»¹⁹ diz que em 1406 o rei de França tinha em Rouen uma taracena «em que avia galeras, e tafureas, que son unas grandes galeras, e llevan sobre mar cavallos e mucha gente». E logo a seguir, em 1415, um documento menciona tafureyas na Catalunha.²⁰ Em 1448, no reino de Aragão, tafurella.²¹ Outros modos de grafar a palavra: taforea, tafurea, tafuria, tafarese (italiano), tafforie ou tafforée (francês).²²

¹⁵ *I Diarii di Marino Sanuto*, p. 16.

¹⁶ COUTO, Dejanirah - *The affairs of the turks are growing strongly”: the portuguese, the mamluks, the ottomans and the Indian Ocean issues (1505-1517)*, p. 323.

¹⁷ *Chronicon Ricardi Divisiensis de rebus gestis Ricardi Primi Regis Angliae*, p. 17.

¹⁸ AEGERTER, Emmanuel - *La vie de Joachim de Flore*, p. 72.

¹⁹ Madrid, Imprenta de Don António de Sancha, 1782, p. 114.

²⁰ MONTPALAU I SURIS, Antoni de Capmany de - *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, p. 90.

²¹ BOFARULL Y SANS, Francisco de Asis de - *Antigua Marina Catalana*, p. 10.

²² JAL, Auguste - *Glossaire Nautique*, p. 1419.

No **Vocabulário Español-Latino por Elio António de Nebrija**, Salamanca 1495, ²³tafureas são para passar cavalos. Nos dicionários castelhanos onde Henrique Lopes de Mendonça²⁴ encontrou o vocábulo, é de fundo chato, sem quilha. Na definição de Federico Moretti²⁵ tafurea é embarcação chata e sem quilha, que serve para embarcar cavalos. Também René Quatrefages²⁶ afirma que são de fundo chato. No **Diccionario de la lengua española, de la Real Academia Española**, tafurea é embarcação «muy planuda» que se usava para transportar cavalos.

A taforeia é de propulsão mista, vela e remo, navegando à vela durante a aproximação à praia, e passando depois a usar remos para fazer meia volta e, ciando, varar de popa na praia, de modo que, arriando a porta, os cavalos e os cavaleiros desembarquem. Esta manobra pode ser muito arriscada, se os inimigos estiverem na praia em postos de combate. Por outras palavras, a taforeia corresponde à lancha de desembarque dos séculos XX e XXI, com a diferença de que esta abica de proa, porque tem a porta à proa, e ela tem de fazer uma manobra mais complicada porque tem a porta à popa. Em Portugal e em Espanha entrava na composição das armadas destinadas ao Norte de África, quase exclusivamente.

Em 1493 partiu de Gibraltar uma armada de 3 fustas e 2 «tafureas, y sacó del campo de Taraga» 33 mouros e 200 vacas, umas mortas e outras vivas, «y dicen que mataron muchos moros». ²⁷Em 1498 o duque de Medina Sidónia organizou uma armada de vários navios que partiu de Sanlúcar de Barrameda e foi assaltar uma aldeia perto de Orão. Nesta armada participaram, entre outros navios, 2 tafureas de Gibraltar, a tafurea de Pedro Gallego, de Sanlúcar de Barrameda, várias galeotas do português Lope Sánchez e a caravela do português Diego de Banba. ²⁸O corpo expedicionário de Gonzalo Hernández de Córdoba, El Gran Capitán, que foi para Nápoles em 1500 envolveu 55 embarcações, sendo 3 galés, 3 carracas, 29 naus, 19 caravelas e 4 «tafureas». ²⁹Em 1504, Pedro Patiño, de Jerez de la Frontera, e Alonso Cherino, de Málaga, obtiveram isenção do quinto das presas das cavalgadas que fizessem contra mouros no Norte de África, em «fustas e caravelas e tafureas», com gente de pé e de cavalo. ³⁰Nesta época, para defesa da costa do reino de Granada, uma armada semipermanente chegava a Málaga ou Almería no princípio da primavera e permanecia até outubro. Em 1504 era formada por 3 galés com 600 homens, 2 «zabras carabeladas» de «çinquenta cobdos de largo» e 8 embarcações mais pequenas, como galeotas e fustas com 800 homens. Em 1513 o responsável por esta armada pede «las tafureas que

²³ fac-símile publicado pela Real Academia Española, Madrid, 1951, p. 198.

²⁴ **Estudios sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI**, p. 23.

²⁵ **Diccionario militar español-francés**, p. 362.

²⁶ QUATREFAGES, René - **Los Tercios**, pp. 67-68.

²⁷ HERNANDEZ SANDE, Jesús - **Corso y piratería en el reino de Sevilla a finales de la Edad Media**, p. 683.

²⁸ *idem*, *ibidem*, pp. 709-710, e Anexos, p. 399.

²⁹ QUATREFAGES, René - **Los Tercios**, pp. 67-68.

³⁰ HERNANDEZ SANDE, Jesús - *op. cit.*, p. 741, e Anexos, p. 437.



Lancha de desembarque

fueren menester», de Cádiz, Puerto de Santa Maria e Gibraltar.³¹ Em Espanha havia vários codos (côvados) diferentes, até que o rei estabeleceu um novo codo, que foi declarado único e válido em todos os territórios que lhe pertenciam. Era de c. 0,5746 metros.³² Portanto, as «zabras carabeladas» de «çinquenta cobdos de largo» teriam à volta de 29 metros de comprimento. A armada espanhola que se organizou em Cartagena para a conquista de Orão em 1509 era constituída por 33 naus, 22 caravelas, 6 galeotas, 3 taforeias e uma fusta; só as 3 taforeias levaram cavalos: 18 numa, 50 noutra e 13 na terceira.³³

A taforeia, por ser de fundo plano ou quase plano, era apropriada para o embarque e desembarque de cavalos. O memorial «Sobre la guerra del moro», redigido à volta de 1505 e destinado ao cardeal Cisneros, diz que o lugar apropriado para organizar uma expedição contra os mouros era o Puerto de Santa Maria e propõe as seguintes embarcações: 2 ou 3 galés, 5 ou 6 galeotas, 6 caravelas, 2 ou 3 fustas para serviço da frota, e 2 ou 3 taforeias para desembarque dos cavalos.³⁴ Noutro texto intitulado «La guerra del moro a fines del siglo XV», de autor anónimo, sem data, o autor propõe que a mesma armada espanhola de 2 ou 3 galés, 5 ou 6 galeotas, 6 caravelas e 2 ou 3 fustas ande a bordejar a costa do Norte de África, para fazer ataques súbitos quando for oportuno, e que as 2 ou 3 tafureas «esten estantes en Gibraltar», para quando a armada precisar de cavaleiros.³⁵ Isto é, as taforeias ficam em Gibraltar à espera de serem chamadas quando a armada precisar de cavaleiros.

³¹ SZMOLKA CLARES, José - *Las fuerzas navales del reino de Granada. Una excepción en la organización militar española de comienzos del Quinientos*, p. 116.

³² MORENO, Vicente PAJUELO - *El día de todos los santos. Naufragio y rescate en la carrera de Indias, 1605* (...), p. 99.

³³ DURO, Cesáreo Fernández - *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y León* (...), p. 355.

³⁴ VALLEJO, Eduardo Aznar - *La guerra de allende. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera, in Guerra y diplomacia en la Europa Occidental 1280-1480*, Gobierno de Navarra. Institución Príncipe de Viana, Estella, 2005, p. 99.

³⁵ ESPADA, Marcos Jiménez De La - *La guerra del moro a fines del siglo XV*, pp. 171-212.

A conquista espanhola de Mazalquivir, que está a poucos quilómetros de Orão, na atual Argélia, ocorreu em setembro de 1505. Na armada participaram 2 galés, 3 galeotas, 35 fustas, 11 naus, 10 caravelas e 10 tafurcas, adequadas para acolher cavalos.³⁶

Foram muitas as taforeias de forasteiros ou vizinha de Málaga, que as fretavam à coroa e cobriam uma parte do tráfego mercantil com os presídios norte-africanos. Em 1511, dois vizinhos de Málaga tinham uma, a *Nazarena*, de 40 bancos e 22 cavalos de porte. No mesmo ano foram compradas outras duas, novas, «de porte cada uma de 20 cavalos», com todos os seus aparelhos, enxárcias, marinheiros, grumetes e pajens.³⁷ O porte não se refere à tonelagem, mas sim ao número de cavalos que pode transportar. Se têm 40 bancos, serão 40 os remadores, cada um com um remo. Estes remadores farão parte da marinhagem e só remam nas manobras de varar na praia.

O manuscrito *Le livre des faiz de la marine et navigaiges*, de Anthoine de Conflans, não está datado e será de entre 1516 e 1522. Indica os diversos tipos de navios, suas características, armamento, homens, armas e abastecimento. No Mediterrâneo, «tafforees pour porter artillerie et battre à fleur d'eau» (taforeias para levarem artilharia e dispararem ao lume de água).³⁸ Uma maneira de interpretar este texto é admitir que as taforeias, por teres fundo plano ou quase plano, com calado muito reduzido, têm as peças de artilharia muito perto da água. Um manuscrito francês de 1582, da autoria do cosmógrafo Nicolay d'Arfeville, indica também diversos tipos de navios e, sobre as taforeias, repete o mesmo texto: em Marselha têm taforeias para levarem artilharia e dispararem ao lume de água. Acrescenta que em Constantinopla têm grandes galeaças, chamadas «mahones», que servem para passar cavalos e camelos, «et sont si ouvertes par le derriere que le bestail y entre aisément» (e são tão abertas pela retaguarda que os animais entram facilmente).³⁹ Mahone (maone), em turco «mavna», é um termo instável que mudou muito ao longo dos tempos, variando entre a galé grossa e a grande galeaça.⁴⁰ Nicolay d'Arfeville diz que estas de Constantinopla são tão abertas pela retaguarda (pela popa) que os cavalos e os camelos entram facilmente. Apresentam, portanto, semelhanças ao uxor, à tarida, à palandria e à taforeia.

A primeira edição impressa do *Amadis de Gaula* é de Garcí Rodríguez de Montalvo, Saragoça, 1508, mas sabe-se que existiram versões anteriores. A obra foi traduzida para

³⁶ QUESADA, Miguel-Ángel Ladero - **La tomada de Mazalquivir y el retorno de Nápoles. julio de 1505 – junio de 1506**, p. 188.

³⁷ BELTRÁN, María Teresa López - **Las inversiones navieras en el reino de Granada en época de los Reyes Católicos**, pp. 71-72.

³⁸ *Le livre des faiz de la marine et navigaiges* d' Anthoine de Conflans», v. 1516-1520, par Michel Mollat du Jourdin et Florence Chillaud-Toutée, 107^e *Congrès Nat. des Soc. Savantes*, Brest, 1982 col. d'hist. maritime, p. 25.

³⁹ Extrait des observations de Nicolay d'Arfeville, Daulphinois, premier cosmographe du roi, faictes durant ses navigations, touchant la diversité des navires (...), 1582, Bibliothèque Nationale de France, Département des manuscrits, Français 20008, pp. 22, 23.

⁴⁰ CASALE, Giancarlo - **Ottoman warships in the Indian Ocean armada of 1538 (...) in Seapower, technology and trade. Studies in Turkish Maritime History**, p. 91.

francês, com adaptações, por Nicolas Herberay des Essarts, e publicada entre 1540 e 1553. Desta tradução francesa estão online, de R. Wooldridge, uns «Extraits intéressant le vocabulaire de la marine dans l'*Amadis de Gaule*, de Nicolas de Herberay». No vol. V, cap. 48, p. 99, «accompagnez de deux cens galleres, tant subtiles que bastardes, cinquante navires belles et grosses, trente mahomnes, et vint et un taforées, qui sont navires un peu différentes des galeaces (...)» (200 galés, tanto subtis como bastardas, 50 navios belos grossos, 30 maones e 21 taforeias, que são um pouco deferentes das galeaças). O texto não diz, mas trata-se de uma grande armada turca, porque só na Turquia estão documentadas as maones. Está também online o site «Voiliers de travail du monde», que define assim a taforeia: variedade de galeaça dos séculos. XV e XVI, utilizada para o transporte de cavalos e de artilharia, mas também como simples transporte em tempo de paz. Tinha uma porta à retaguarda para o desembarque dos cavalos.

Segundo René Quatrefages, nas grandes expedições espanholas contra Túnis em 1535 e Argel em 1541 já não participaram taforeias. Para Túnis foram 177 cavalos em 13 chalupas e escorchapines, e para Argel 385 em 25 embarcações, entre 14 e 15 cavalos em cada uma. Para Argel havia sido prevista a requisição de 76 barcas, caravelas, chalupas e outras pequenas embarcações para transportar 1174 cavalos, à média de uma quinzena em cada. A experiência havia aconselhado a não usar navios grandes nas viagens longas, para evitar o sobreaquecimento dos calços ou o sufoco dos animais.⁴¹ Escorchapines eram pequenas embarcações de vela para transportar soldados e mantimentos. Don Justo Gayoso⁴² refere uma expedição espanhola para Túnis, anterior, em 1533, formada por 13 galés espanholas, 23 zabras da Biscaia, 80 escorchopines de Barcelona para transportar cavalos e outras coisas e 80 naus de Málaga. O príncipe Felipe, futuro rei de Espanha e de Portugal, foi visitar o imperador Carlos V, seu pai, em 1548, levando uma grande armada da qual faziam parte 11 caravelas portuguesas e muitos escorchapines da Catalunha.⁴³

A Taforeia em Portugal

As taforeias estão documentadas na Catalunha em 1415 e já constam no **Vocabulário Español-Latino por Elio António de Nebrija**, de 1495. D. Diogo Fernandes de Almeida, prior do Crato a partir de 1492,⁴⁴ terá introduzido a taforeia no nosso país, de acordo com uma carta que enviou ao Papa em data próxima de 1491: «(...) por mandado de el-rei Dom João.

⁴¹ QUATREFAGES, René - *La proveeduría des armadas : de l'expédition de Tunis (1535) à celle d'Alger (1541)*, pp. 231, 233.

⁴² *Estudios sobre la marina militar de España*, p. 22.

⁴³ *El felicíssimo viaje del muy alto y muy poderoso príncipe Don Phelippe (...)*, Anvers, 1552, p. 6.

⁴⁴ O efetivo exercício do cargo de prior do Crato só é constatado documentalmente a partir de 1492 (NETO, Dirceu Marchini, *As relações sociais do Prior D. Vasco de Ataíde: o Priorado do Crato da Ordem do Hospital de 1453 a 1491*, in *Mirabilia* 24 (2017/1), p. 111).

meu Senhor, com certos navios a que os portugueses chamam taforeias (sendo eu o primeiro que deles usei neste reino), passei em África duas vezes (...).⁴⁵ Não podemos confirmar que foi o introdutor das taforeias, mas efetivamente navegou com elas para o Norte de África três vezes, no reinado de D. João II. A primeira em 1486. Num texto intitulado «La guerra del moro a fines del siglo XV», de autor anónimo, este descreve várias cavalgadas no Norte de África, com tafureias, em que participaram portugueses, uma das quais capitaneada por D. Diogo Fernandes de Almeida, em que tomaram 800 mouros e mataram muitos mais.⁴⁶ Esta cavalgada capitaneada por D. Diogo Fernandes de Almeida é referida também por Pedro de Mariz.⁴⁷ Foi em 1486, com mil homens de pé e 150 de cavalo, punir os rebeldes de Azamor que não queriam pagar o tributo de sáveis que havia sido estabelecido. Pedro de Mariz comete um lapso ao atribuir a capitania da armada a «D. Diogo Gonçalves de Almeida, que depois foi prior do Crato», e indica um número diferente de baixas mouras: 900 mortos e 400 cativos. Em 1487, D. Diogo Fernandes de Almeida foi capitão-mor de outra armada, esta de «30 velas em que entravam muitas taforeias», e iam nela mil homens de pé e 150 de cavalo, a qual, alterando-se a missão a meio da viagem, acabou por fazer uma incursão perto de Anafé.⁴⁸

Em 1489 D. Diogo Fernandes de Almeida foi assumir o cargo de capitão da Graciosa, fortaleza que se estava a construir perto de Larache. Entretanto, em 1488 o rei enviou outra armada para o Norte de África, de 30 caravelas e taforeias, com 150 de cavalo, sob o comando de Fernão Martins Mascarenhas, que foi desembarcar perto de Arzila.⁴⁹ Nesta armada entraram pelo menos 5 taforeias, cada uma com 45 homens: a *S. Cristóvão*, capitão Fernão Lopes de Almeida, mestre Afonso Anes; a *Santa Maria da Nazaré*, capitão D. Diogo de Eça, mestre Rodrigo Afonso; a *Santa Cruz*, capitão João de Ferreira; a *Rainha*, capitão Pero Barba, mestre Martim Mendes; e a *Santo António*, capitão Henrique de Almeida, mestre Gonçalo Pires.⁵⁰

Se têm mestre, são navios de vela, porque os navios de remo não têm mestres, mas sim alcaides. As taforeias são de propulsão mista, vela e remo, navegando normalmente à vela, e só passam a usar remos junto da praia, para fazerem meia volta e, ciando, vararem de popa na praia, de modo que, arriando a porta, os cavalos e os cavaleiros desembarquem. Afirma Anselmo Braamcamp Freire que a tripulação das taforeias era geralmente de 45 homens. Seriam semelhantes às taforeias documentadas em Málaga, à volta de 1511, com 40 bancos e 22 cavalos de porte.⁵¹ Com 40 bancos, serão 40 os remadores, cada um com um remo,

⁴⁵ LOBO, Francisco Rodrigues - *Cartas dos grandes do mundo*, p. 43.

⁴⁶ JIMÉNEZ DE LA ESPADA, Marcos - *op. cit.*

⁴⁷ *Diálogos de vária história*, tomo 1.

⁴⁸ RESENDE, García de - *Vida e feitos d'el-rei Dom João Segundo*, Cap. 67.

⁴⁹ RESENDE, García de, *op. cit.*, cap. 76; PINA, Rui de - *Crónica de D. João II*, p. 88.

⁵⁰ FREIRE, Anselmo Braamcamp - *Expedições e armadas nos anos de 1488 e 1489*, Lisboa, Livraria Ferin, 1915, p. 4.

⁵¹ LÓPEZ Beltrán, Maria Teresa - *op. cit.*, pp. 71-72.

que farão parte da marinhagem e só remam nas manobras de varar na praia. Outras taforeias documentadas nesta época entravam na composição das armadas destinadas ao Norte de África, quase exclusivamente.

Uma carta do rei D. João II, de 1.7.1490, informa que Fernão Rodrigues, «nosso armeiro», veio dizer que não poderia manter as casas das ferrarias de Barcarena, porque fez grandes despesas em várias coisas, incluindo nas «obras que se fizeram pera as nosas taforeas quando foram à Graciosa».⁵² A campanha da Graciosa foi em 1489 e as obras nas taforeias, feitas por um armeiro das ferrarias de Barcarena, estarão relacionadas com ferro. Sem mais informações, não se entende qual é a diferença entre as taforeias de 1489 e as anteriores, pelo menos desde 1486.

O rei de Portugal, D. Manuel I, enviou uma carta ao rei de Castela acerca das viagens e sucessos da Índia, de data incerta, entre 1500 e 1505, que foi impressa em Roma em 1505: uns navios na Índia «apresaram e queimaram muitos navios, e fizeram muitas correrias em terra, porque uma das ditas naus é taforea que leva 20 cavalos, e tem a popa aberta com uma ponte de 30 braças que lança em terra, e por onde saem e entram nela os cavalos» («hanno prese molti navigli et abrasiati : et facti molte correrie per terra : perche una de dicta nave e tafforea che porta xx cavali: et ha la poppa aperta cõ uno ponte de xxx bracia quale gietta i terra: et p epso saglino et intrano li cavalli»)⁵³ O texto é muito claro, só admite uma interpretação: a taforeia leva 20 cavalos, arria à popa uma porta, que lança em terra, e os cavalos saem sobre uma ponte (rampa) de 30 braças de comprimento. A porta está à popa, não na alheta, como noutros navios que transportam cavalos. Comparando com as taforeias documentadas em Málaga, à volta de 1511, que têm 40 bancos e 22 cavalos de porte, esta terá um número semelhante de bancos, cada um dos quais será ocupado por um remador, só na manobra de aproximação à praia, para fazer meia volta e, cindo, varar de popa na praia.

Diogo Lopes de Sequeira enviou ao rei uma carta, em 4.8.1517, na qual participa que saíra de Ceuta com o conde para Tetuão, mas não a conseguiram tomar pelos muitos mouros que lá se encontravam. Numa nau desta armada iam «cavalos de homens meus». Foram para atacar «Tarega», e antes de lá chegarem o conde meteu-se num bergantim «a fazer remar has suas taforeas e dar lhe presa que fosem dyante». Quando chegaram começaram a desembarcar, «e a sua jente desembarcou primeiro qu'a minha porque hyam em taforeas». O conde levava por capitão da sua gente de pé, que eram marinheiros das taforeias e alguma de Ceuta, um castelhano. Nos mataram 4 cavalos e feriram 12 ou 13.⁵⁴ Este conde é o governador de Ceuta, D. Pedro de Meneses, 3º marquês de Vila Real, 2º conde de Alcoutim e 3º conde de Valença. Esta carta mostra que as taforeias do conde levam

⁵² GOMES, José Luís; CARDOSO, João Luís - *As “Ferrarias del Rey” em Barcarena: subsídios para a sua história*, p. 114; citam ANTT Chanc. D. João II, liv. 13, fls. 142, 142 v. e Estremadura, liv. 3, fl. 71.

⁵³ PERAGALLO, Prospero - *Carta de El-Rei D. Manuel ao rei católico narrando-lhe as viagens portuguesas à Índia desde 1500 até 1505* (...), p. 3.

⁵⁴ *As Gavetas da Torre do Tombo*, pp. 488-489.

cavalos, vão a remar, certamente só na fase final da aproximação à praia, «e a sua jente desembarcou primeiro» que a de Diogo Lopes de Sequeira, porque esta ia numa nau. As taforeias têm menor calado do que a nau, por serem de fundo mais plano, e por isso podem aproximar-se mais do areal. Os marinheiros das taforeias do conde desembarcaram também e participaram nas operações em terra

A armada que foi conquistar Azamor em 1513, com mais de 400 velas, era constituída por «naus, navios, caravelas, taforeias e barças».⁵⁵ Na Índia, em 1508, «o capitão-mor, D. Francisco de Almeida... foi-se à nau taforea que era a nau de Afonso Lopes da Costa».⁵⁶ No **Livro de toda a fazenda**, de 1607, Luís de Figueiredo Falcão diz que a armada de 1506 para a Índia era de 10 naus; Afonso Lopes da Costa capitaneava a «S. Jorge, Taforea». Henrique Lopes de Mendonça⁵⁷ afirma que em 1509, duas taforeias faziam parte da armada de D. Francisco de Almeida que desbaratou os turcos em Diu, e que o tamanho das taforeias era variável. Estas duas da armada de D. Francisco de Almeida são ditas por Gaspar Correia, taforeia grande e taforeia pequena. Castanheda⁵⁸ classifica a primeira de nau grossa, e a segunda de navio de gávea. Mas o que Gaspar Correia diz é que D. Francisco de Almeida estava com 12 navios de gávea, entre os quais a taforeia grande e a taforeia pequena. E acrescenta, estes eram navios grandes. E havia outros mais pequenos, que não eram navios de gávea: caravelas, duas galés e um bergantim. Portanto, as duas taforeias são navios grandes. Esta classificação quanto ao tamanho refere-se à tonelagem, não ao comprimento, porque as galés são ditas mais pequenas porque são navios de baixo bordo, com menos tonelagem, mas são mais compridas do que as naus. Afonso de Albuquerque, numa carta de 20.8.1512, indica os navios, grandes e pequenos, «que havia na Índia e me ficaram». Nos navios pequenos inclui a «taforea», capitão Aires Pereira, a galé grande, capitão Duarte da Silva, e a galé pequena, capitão Simão Martins.⁵⁹ A galé grande, dita pequena, é mais comprida do que qualquer dos outros navios que estavam na Índia. Na mesma carta diz que levou para Malaca, em 1511, a taforea, que estava podre: «a taforea de podre se leixou desfazer no monte em malaca».⁶⁰

Afirma Afonso de Albuquerque numa carta de 20.10.1514, enviada ao rei, que seria fácil desembarcar 500 cavaleiros em Judá (Gidá, Jidá ou Jeddah), na Arábia, em boas taforeias e caravelas, e ir destruir Meca: «lijeira cousa he quynhemtos portuguezes a cavalo embarcados em bôas taforeas e caravellas desembarcarem da outra banda de judá, e

⁵⁵ GÓIS, Damião de - **Crónica do Felicíssimo rei D. Manuel**, p. 161.

⁵⁶ CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, p. 855.

⁵⁷ *Op. cit.*, p. 24.

⁵⁸ **História da Índia**, liv. II, cap. 95.

⁵⁹ PATO, Raymundo António de Bulhão - **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam** (...), p. 66.

⁶⁰ **Cartas de Afonso de Albuquerque** (...), tomo 1, p. 67.

correrem a meqa, que he hum dia de caminho, e a qeimarem e fazerem na em cimza».⁶¹ O seu filho Brás de Albuquerque, nos **Comentários de Afonso de Albuquerque**, publicados em 1557, reduz o número de cavalos para 400 e afirma que o desembarque seria só em taforeias: para o ataque a Meca, Afonso de Albuquerque «determinava de levar quatrocentos cavalos em taforeias».⁶² Afonso de Albuquerque faleceu em 1515, um ano depois de ter enviado a carta de 20.10.1514 ao rei, pelo que já não pôde executar o desembarque em Judá. Coube essa missão ao seu sucessor no governo do Estado da Índia, Lopo Soares de Albergaria, em 1517, sem êxito, porque Judá estava fortemente defendida: «ainda que seria espaço de uma légua, os pelouros de ferro coado, com que tiravam dois basiliscos, vinham saltar entre as naus»: os turcos «de quando a quando tiravam três ou quatro basiliscos de trinta palmos de comprido, cujo pelouro era de tamanho da cabeça de um homem, alguns dos quais andavam pulando entre as naus».⁶³ O porto de Judá esteve sempre muito bem defendido. Um documento de 1525 indica os navios e a artilharia que lá se encontravam para combater os portugueses: muitos navios de guerra, 8 basiliscos e muitas outras peças de artilharia.⁶⁴

Em 1531, estando a armada de Nuno da Cunha a atacar Diu, andava «António de Saldanha com sua taforea, da qual tirava uma selvagem à cidade a matar gente e fazer o dano que acertasse».⁶⁵ António de Saldanha comandou várias armadas, entre as quais a que foi auxiliar Carlos V no ataque a Tunes em 1535. Selvagem era um canhão pedreiro. O Museu Militar de Lisboa tem uma selvagem, a R 11, da primeira metade do séc. XVI, com a gravura de um selvagem: 1.800 kg (30 quintais), calibre 27 cm, bala de pedra de 50 libras, 12 a 12,5 calibres de comprimento.⁶⁶ Em 1538, numa armada que foi socorrer Diu, «oito naus grossas do reino, e a taforea, que era da sua grandeza», além de muitos outros navios.⁶⁷ Os mouros da Índia usavam embarcações destas, como se vê pelas quatro taforeias que pertenciam ao sultão de Cambaia e se encontraram em Diu depois da morte deste monarca, em 1537.⁶⁸ Também asiática seria a taforeia que Afonso de Albuquerque levou de Goa para Malaca em 1511 e lá se deixou por estar podre. Em 1511, poucos anos depois de os portugueses chegarem à Índia, já estava podre. Será por isso que alguns dicionários lhe atribuem origem asiática: Tafurea, embarcação asiática de guerra ou de transporte.⁶⁹

⁶¹ *Cartas de Afonso de Albuquerque* (...), tomo 1, pp. 281- 282.

⁶² ALBUQUERQUE, Brás de - *Comentários de Afonso de Albuquerque* (...), p. 39.

⁶³ BARROS, João de - *Da Ásia, Década terceira, Parte primeira*, pp. 39, 41.

⁶⁴ LESURE, Michel - *Un document ottoman de 1525 sur l'Inde Portugaise et les pays de la Mer Rouge*, in *Mare Luso-Indicum*, pp. 148 e ss.

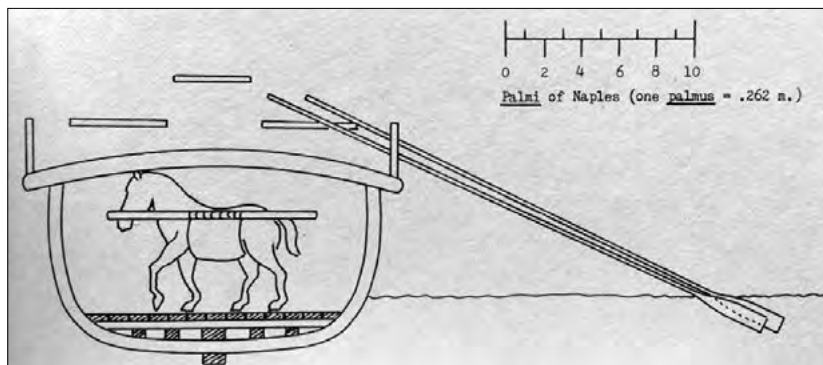
⁶⁵ BARROS, João de - *Da Ásia, Década quarta, Parte primeira*, p. 451.

⁶⁶ VALE, Henrique Pereira do - *Nomenclatura das bocas de fogo portuguesas do século XVI*.

⁶⁷ CORREIA, Gaspar - *Lendas da Índia*, p. 59.

⁶⁸ COUTINHO, Lopo de Sousa - *História do cerco de Diu*, p. 87.

⁶⁹ VIEIRA, Domingos - *Tesouro da língua portuguesa*, p. 662.



A taforeia foi também para o Brasil, como se lê nuns apontamentos de Diogo Nunes ao rei, talvez de 1554. Para conquistar uma terra chamada Machifaro, que está entre o Rio da Prata e o Brasil, pela terra dentro, no rio Amazonas, precisa de 400 homens, 120 de cavalo e os outros de pé, 5 «navios amareados» com tudo o necessário, 3 bergantins e 3 taforeias «para tomar os mantimentos e cavalos e gente aos navios que daqui forem, porque para o rio estes navios são mais necessários». Precisa também de 100 arcabuzes, 50 bestas, 2 dúzias de peças de artilharia de bronze, sendo 6 de 2 quintais, 6 de 4 quintais e 12 de 6 quintais até 8, além de 40 quintais de pólvora.⁷⁰

Segundo René Quatrefages, nas grandes expedições espanholas contra Túnis em 1535 e Argel em 1541 já não participaram taforeias. Em Portugal terá sucedido o mesmo na mesma época, mas durante algum tempo as taforeias terão sido substituídas por embarcações semelhantes. Em 1578, a armada para Alcácer Quibir incluía 6 «batelões de feição larga com muito pouco fundo, para lançar em terra gente (...) mais de 100 homens em cada barcada».⁷¹

É incorreta a definição de Humberto Leitão e J. Vicente Lopes no **Dicionário de linguagem de marinha antiga e atual**⁷²: «Taforeia ou taforea. Espécie de nau com disposições para o transporte de cavalos. No geral, tinham a ré, a um dos bordos, uma porta, à qual se ligava uma ponte a fim de facilitar o desembarque dos referidos animais».

Está documentada a disposição dos cavalos no porão das taridas construídas em 1278 para o rei da Sicília⁷³ e presume-se que seria semelhante nas taforeias.

⁷⁰ ALBUQUERQUE, Luís de - **Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (séc. XVI)**, p. 192, cita Torre do Tombo, Corpo Cronológico, III-14-1.

⁷¹ SOUSA, Luís Costa e - **Do mar para terra. O itinerário da segunda expedição de D. Sebastião a Marrocos.**, p. 4, cita **Cronica do xerife Mulei Mahamet e d'el rei D. Sebastião**, p. 90.

⁷² LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente Lopes - **Dicionário de linguagem de marinha antiga e atual**, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, p. 378.

⁷³ AMOR, Alberto Muñoz - **Cruzados, peregrinos y mercaderías (...)**, pp. 225-227, cita PRYOR, John H. - **Transportation of horses by sea during the era of the crusades: Eighth century to 1285 A.D. Part 2: 1228-1285.**

Para evitar que os cavalos enjoassem, estabulavam-se em compartimentos muito estreitos, ocupando cada um cerca de 66 cm, com baias e manjedoras. Os espaços destinados a suportar o peso dos cavalos teriam de ser reforçados. Os cavalos eram parcialmente suspensos por eslingas (cintas) de lona, debaixo do ventre, mas tocando com as patas no fundo da coberta (porão).

Conclusão

A taforeia era um navio destinado a transportar e desembarcar cavalos em operações militares, para o que tinha fundo plano ou quase plano, com calado muito reduzido, que lhe permitia varar na praia, e uma porta à popa, que podia ser arriada para saírem (ou entrarem) os cavalos e os cavaleiros. De propulsão mista, vela e remo, navegava normalmente à vela e só colocava os remos na aproximação a terra, para fazer meia volta e, cindo, varar de popa na praia. Em Portugal entrava na composição das armadas destinadas ao Norte de África, quase exclusivamente. Os remadores, manejando cada um, um remo, faziam parte da marinhagem e só remavam nas manobras junto à praia. Terá sido introduzida em Portugal nos finais do séc. XV por D. Diogo Fernandes de Almeida e deixou de ser mencionada na segunda metade do séc. XVI. Foi também muito usada na Índia, por exemplo por Afonso de Albuquerque, e alguns autores admitem que seja de origem asiática. Os turcos otomanos tinham grandes barças deste tipo pelo menos desde a conquista de Constantinopla em 1453. A palavra «taforeia» foi também aplicada, sem rigor, a uma variedade de nau.

Bibliografia

AEGERTER, Emmanuel - **La vie de Joachim de Flore**, Genève, Arbre d'Or, 2002.

AGIUS, Dionisius A. - **Classical ships of Islam from Mesopotamia to the India Ocean**, Brill, Leiden, 2008.

ALBUQUERQUE, Brás de - **Comentários de Afonso de Albuquerque (...)**, 5ª ed., Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973.

ALBUQUERQUE, Luís de - **Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (séc. XVI)**, Lisboa, Alfa, 1989.

ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de - **La arquitectura naval española (en madera)** (...), Madrid, 1920.

As Gavetas da Torre do Tombo, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964.

AZNAR VALLEJO, Eduardo - La guerra *de allende*. Los condicionamientos mentales y técnicos de la nueva frontera, in **Guerra y diplomacia en la Europa Occidental 1280-1480**, Gobierno de Navarra. Institución Príncipe de Viana, Estella, 2005.

BARROS, João de - **Da Ásia**, Década quarta, Parte primeira, Lisboa, na Régia Oficina Tipográfica, 1777.

BOFARULL Y SANS, Francisco de Asis de - **Antigua Marina Catalana**, Barcelona, 1898.

BOURET-BÉRENGER, Marie Françoise - **La Méditerranée, lieu d'échanges de mots : L'exemple des mots de marine. XIIIe-XVIIe siècles**. Linguistique, Université de Toulon, 2011.

CASALE, Giancarlo - Ottoman warships in the Indian Ocean: armada of 1538 (...) in **Seapower, technology and trade. Studies in Turkish Maritime History**, ed Dejanirah Couto et al, Istanbul 2014.

CHRISTIAN, Delabos - **Le clos des galées de Rouen : un arsenal à la fin du Moyen Âge**, Histoire Médiévale, 2003.

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, tomo IV, Academia Real das Ciências, Lisboa, 1864.

COUTO, Dejanirah - "The affairs of the turks are growing strongly": the portuguese, the mamluks, the ottomans and the Indian Ocean issues (1505-1517), in **1516. The year that changed the Middle East**, edited by Abdulrahim Abu-Husain, American University of Beirut Press, 2021.

D'ALBERTIS, Enrico Alberto - Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo», **Raccolta di documenti e studi pubblicate dalla R. Commissione Colombiana (...)**, Parte IV, vol. 1, Roma, 1893.

Extraict des observations de Nicolay d'Arfeville, Daulphinois, premier cosmographe du roi, faictes durant ses navigations, touchant la diversité des navires (...), 1582, Bibliothèque Nationale de France, Département des manuscrits, Français 20008.

FREIRE, Anselmo Braamcamp - **Expedições e armadas nos anos de 1488 e 1489**, Lisboa, Livraria Ferin, 1915.

GOMES, José Luís; CARDOSO, João Luís - As “Ferrarias del Rey” em Barcarena: subsídios para a sua história, **Estudos arqueológicos de Oeiras**, vol. 13, Câmara Municipal de Oeiras, 2005,

HERNANDEZ SANDE, Jesús - **Curso y piratería en el reino de Sevilla a finales de la Edad Media**, Tesis Doctoral, Universidad de Huelva, 2019.

I **Diarii di Marino Sanuto**, tomo III, Veneza, 1879, ed. Rinaldo Fulin e outros, R. Dep. Veneta di Storia Patria..

JAL, Auguste - **Archéologie navale**, vol. I, Paris, 1840.

JIMÉNEZ DE LA ESPADA, Marcos - **La guerra del moro a fines del siglo XV**, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, edição digital a partir do Boletín de la Real Academia de la Historia, tomo 25, 1894.

LADERO QUESADA, Miguel-Ángel - La tomada de Mazalquivir y el retorno de Nápoles. julio de 1505 – junio de 1506, **En la España Medieval**, nº 36, Madrid, 2013.

«Le livre des faiz de la marine et navigaiges d’ Anthoine de Conflans», v. 1516-1520, par Michel Mollat du Jourdin et Florence Chillaud-Toutée, 107^o Congrès nat. des Soc. savantes, Brest, 1982.

LESURE, Michel - Un document ottoman de 1525 sur l’Inde Portugaise et les pays de la Mer Rouge, in **Mare Luso-Indicum**, III, Paris, Société d’Histoire de l’Orient, 1976.

LOBO, Francisco Rodrigues - **Cartas dos grandes do mundo**, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1934.

LÓPEZ BELTRÁN, María Teresa - Las inversiones navieras en el reino de Granada en época de los Reyes Católicos, **Chronica nova, Revista de história moderna de la Universidad de Granada**, nº 27, 2000.

MENDONÇA, Henrique Lopes de - **Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI**, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1892.

MONTPALAU I SURIS, Antoni de Capmany de - **Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona**, tomo III, Madrid, 1792.

MUÑOZ AMOR, Alberto - **Cruzados, peregrinos y mercaderías a través del Mediterráneo. Evolución del buque y la navegación en el entorno templario (...)**, Tesis doctoral, Universidad de Cantabria, 2016.

NETO, Dirceu Marchini - As relações sociais do Prior D. Vasco de Ataíde: o Priorado do Crato da Ordem do Hospital de 1453 a 1491, in **Mirabilia** 24 (2017/1).

PAJUELO MORENO, Vicente - **El día de todos los santos. Naufragio y rescate en la carrera de Indias, 1605 (...)**, doutoramento, Universidades de Cádiz e Lisboa, 2019.

PATO, Raymundo António de Bulhão - **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam (...)**, tomo 1, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1884.

PERAGALLO, Prospero - **Carta de El-Rei D. Manuel ao rei católico narrando-lhe as viagens portuguesas à Índia desde 1500 até 1505 (...)**, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1892.

PRYOR, John H. - **Geography, Technology and war (...)**, Cambridge University Press.

QUATREFAGES, René - **Los Tercios**, Madrid, Ediciones Ejercito, 1983.

- La proveeduría de las armadas : de l’expédition de Tunis (1535) à celle d’Alger (1541), in **Mélanges de la Casa de Velázquez**, tome 14, 1978.

RESENDE, Garcia de - **Vida e feitos d'el-rei Dom João Segundo**. Universidade de Coimbra, 2007.

RUNCIMAN, Steven - **The Fall of Constantinople 1453**, Cambridge, Cambridge University Press, 1965.

SOUSA, Luís Costa e - Do mar para terra. O itinerário da segunda expedição de D. Sebastião a Marrocos. **Memórias da Academia de Marinha**, 2023.

SZMOLKA CLARES, José - Las fuerzas navales del reino de Granada. Una excepción en la organización militar española de comienzos del Quinientos», in **La organización militar en los siglos XV y XVI**, Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar (Sevilla, 1992), "Cátedra General Castaños". Capitanía General de la Región Militar Sur, Málaga, 1993.

VERTOT, Abbé de - **The history of the knights of Malta**, vol. I, Valleta, Midsea Books, 1989 (1ª ed. London, 1728), «Proofs».

OS EXAMES NA FORMAÇÃO DO PILOTO OCEÂNICO

Carmo Lacerda

Resumo

A transição da navegação costeira para a navegação oceânica, em finais do séc. XV, inícios do séc. XVI, obrigou a diversas transformações na arte de navegar. O oceano surgiu como um horizonte sem referências, um espaço difícil de controlar, mas cujo domínio permitiu a criação de uma rede de rotas marítimas global. Um dos principais protagonistas deste processo foi o piloto oceânico, um grupo profissional com características muito particulares, que surgiu com as necessidades deste novo tipo de navegação. Homens simples, com baixos níveis de educação, mas que desempenhavam tarefas de grande complexidade. Com base na análise dos exames destes pilotos, um conjunto de documentos ainda pouco estudado, nesta comunicação pretendo centrar-me nesta figura, procurando dar a conhecer novos dados acerca da forma como estes homens eram ensinados e sobre os conhecimentos que necessitavam para o desempenho das tarefas complexas que lhes eram exigidas, próprias da sua arte de navegar.

Palavras-chave: Piloto Oceânico; Educação; Arte de Navegar; Exames; Séc. XVI.

Abstract

The shift from coastal to oceanic navigation at the end of the 15th and beginning of the 16th centuries required significant changes in the art of navigation. The ocean presented a horizon devoid of reference points, a challenging space to manage, but mastering it enabled the establishment of a global network of maritime routes. Central to this transition was the oceanic pilot—a specialized group whose unique characteristics emerged in response to the demands of this new form of navigation. These were ordinary men with minimal formal education, yet they carried out tasks of considerable complexity. This paper examines the relatively unexplored body of documents concerning their exams, aiming to shed light on how these pilots were trained and the knowledge they needed to perform their intricate duties, integral to their navigational expertise.

Keywords: Oceanic Pilot; Education; Art of Navigation; Exams; 16th Century

1. Introdução

A comunicação apresentada insere-se no âmbito do Projecto Rutter – Making the Earth Global, e é fruto da investigação que estou a desenvolver em torno da figura do piloto oceânico. Este grupo profissional, que surge na Europa no séc. XV e que depois vai estar na base de todo o expansionismo marítimo até ao séc. XX, é absolutamente central para compreendermos a ciência e a técnica ligadas à navegação do oceano. Surpreendentemente, o piloto oceânico é uma figura sobre a qual se sabe ainda muito pouco. À luz das particularidades deste grupo profissional, procurarei reflectir sobre uma questão essencial para compreendê-lo: a sua formação e educação.

Esta questão não é totalmente desconhecida da historiografia. Autores como Luís de Albuquerque, Avelino Teixeira da Mota, Armando Cortesão, Rita Cortês de Matos, Amélia Polónia, entre outros, abordaram já esta questão em algumas das suas obras. No entanto, a dificuldade em responder com clareza à pergunta de como eram formados e treinados os pilotos oceânicos no séc. XVI parece persistir até hoje.

No caso português, a escassez de documentos sobre este assunto não ajuda, de facto, à construção de uma narrativa completa. No caso espanhol, o problema da documentação já não se levanta, pois existem abundantes fontes relacionadas com a *Casa de la Contratación*, desde as cédulas que regulavam o ensino e as práticas dos pilotos, aos exames realizados na mesma instituição. Acerca destes documentos podemos destacar os trabalhos de Jose Pulido Rubio, *El Piloto Mayor*, e a tese de Doutoramento de Alison Sandman, *Cosmographers vs. Pilots*.¹ Mais recentemente, a obra *Sailing School* de Margaret Schotte, veio dar um grande contributo sobre o sistema de ensino náutico holandês.² No entanto, as fontes existentes não têm sido estudadas sistematicamente com o objectivo de responder à pergunta da educação, e quando o foram, adoptaram uma perspectiva mais nacional. Outras narrativas que abordam este tema têm-se centrado, sobretudo, no ponto de vista das instituições e dos cosmógrafos. Partindo das peculiaridades que caracterizam o grupo socioprofissional dos pilotos oceânicos, procurarei encontrar a sua voz nas entrelinhas de vários documentos institucionais e textos náuticos.

Na viragem do séc. XV para o séc. XVI, as conhecidas alterações na forma de navegar, introduzidas principalmente por Portugal e Espanha, permitiram que se pudesse navegar grandes períodos sem ter terra à vista, permitiram que a escala da navegação passasse de local para global.³ Foi neste contexto em que surgiu a navegação oceânica que apareceu a figura do piloto oceânico. Para as novas exigências da navegação, era preciso outras qualidades

¹ José Pulido Rubio, *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla : pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla* (Sevilla: CSIC - Escuela de Estudios Hispano-Americanos (EEHA), 1950). Alison Sandman, «Cosmographers Vs. Pilots: Navigation, Cosmography, and the State in Early Modern Spain» (Madison, University of Wisconsin, 2001).

² SCHOTTE, Margaret E. - **Sailing school: navigating science and skill, 1550-1800.**

³ LEITÃO, Henrique - **All Aboard!: Science and Ship Culture in Sixteenth-Century Oceanic Voyages**, p.117.

profissionais, outro tipo de conhecimentos, que os pilotos costeiros não possuíam. O que era exigido a qualquer piloto, para além das técnicas para conduzir o navio, era saber os rumos e as distâncias das suas principais rotas, os padrões de ventos e correntes, as particularidades de cada porto e os melhores locais para abastecimento.⁴ Estes conhecimentos normalmente bastariam num cenário de navegação costeira, pois os erros gerados por cálculos rudimentares e aproximados rapidamente poderiam ser corrigidos avistando a costa. Sem referências da costa, porém, estes erros eram mais graves e poderiam conduzir à perda do navio. Foi então preciso desenvolver novos métodos astronômicos de localização do navio, e sabemos que isto exigia operações complexas e conhecimentos astronômicos, matemáticos e cosmográficos. Navegar passou a ser uma “arte” e deixou de ser apenas um “ofício”.⁵ O piloto oceânico surgiu nesta altura como a figura que dominava esta “arte”.

Não foi, no entanto, logo claro desde o seu aparecimento qual era o corpus de informação e conhecimentos necessários para dominar a navegação oceânica, já que o próprio início deste tipo de navegação foi sendo feito experimentalmente. Como afirma Pérez-Mallaína, havia uma grande quantidade de pilotos analfabetos (isto é, que não sabiam assinar o seu nome) a bordo, o que é surpreendente, tendo em conta o carácter teórico de algumas tarefas que tinham de desempenhar, como a leitura de tabelas, o cálculo da declinação solar e magnética, a medição precisa da longitude diariamente, que permitia a diminuição de erros na localização do navio. A presença de um número tão grande de pilotos iletrados a bordo mostra que o conhecimento que adquiriam pela prática e pela experiência era fundamental, e muitas vezes suficiente para o desempenho das suas funções.⁶ No entanto, com o crescente trânsito de navios a navegarem rotas oceânicas, a necessidade de pilotos que dominassem esta “arte” foi aumentando, e verificava-se que aqueles que tinham maior experiência, embora pouca educação, não eram suficientes para suprir as necessidades crescentes.

Neste contexto, a par com a cada vez maior institucionalização da navegação na Casa de la Contratación em Espanha, e nos Armazéns da Índia em Portugal, verificou-se um esforço por parte das coroas e das instituições no sentido de instruir e educar pilotos nas matérias mais teóricas que a navegação oceânica requeria. Este esforço deu origem à conhecida contenda na Casa de la Contratación, que opôs pilotos e cosmógrafos no início do séc. XVI num debate acerca da natureza da navegação oceânica e da importância do conhecimento teórico e da prática experimental para o sucesso da mesma.⁷ Os cosmógrafos advogavam pela teoria, enquanto os pilotos mantinham a posição de que a sua experiência de navegação bastava para conduzir um navio em segurança.

⁴ SANDMAN - *Cosmographers Vs. Pilots*, p. 102.

⁵ BUENO, Pablo Emilio Pérez-Mallaína - *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, p. 229.

⁶ Pérez-Mallaína Bueno, 230.

⁷ Sandman- *Cosmographers Vs. Pilots*, pp. 93–94.

2. Caracterização geral do Piloto

Socialmente, os pilotos eram vistos como inferiores aos cosmógrafos, principalmente pela natureza prática do seu trabalho. Os pilotos eram artesãos, mas um grupo muito peculiar de artesãos. Em primeiro lugar, pela grande responsabilidade que tinham, pois do bom desempenho da sua prática dependia o sucesso das viagens. E para além dos interesses imperiais e dos enormes valores económicos, estavam em jogo muitas vidas humanas, incluindo as suas próprias, e por isso a consciência de que imprecisões, erros ou incompetências poderiam ser fatais estava muito presente na mente destes homens.

Outra característica muito interessante deste grupo profissional é a abertura da sua prática. Enquanto habitualmente as actividades artesanais deste tempo eram praticadas em âmbitos restritos (como oficinas, arsenais, minas, casas), nos quais o conhecimento e as práticas ficavam fechadas ao próprio grupo profissional que as praticava, no caso dos pilotos acontecia exactamente o oposto. Dentro de um navio, a prática do piloto estava à vista de todos, sob constante escrutínio, e o piloto respondia a isto mostrando e justificando as suas acções. E como o que acontecia dentro do navio rapidamente ecoava em terra, também as práticas dos pilotos passavam a fazer parte do conhecimento que se disseminava acerca das novidades da navegação.

O saber do piloto era um saber utilitário. Um dos seus principais problemas a bordo era a localização da posição do navio, e por isso saberia de cosmografia ou astronomia tanto quanto isso os ajudasse nessa tarefa.

Para além de uma componente prática e física muito forte na actividade do piloto, nestas viagens acontecia também um fenómeno muito peculiar. Viam-se homens praticamente iletrados, ou com baixos níveis de educação, a discutir o rigor de observações astronómicas e a realizar operações matemáticas a bordo de um navio. Isto significa que certas ideias, instrumentos, técnicas e conceitos que eram propriedade de pessoas muito cultivadas, passavam a ser transferidos para um nível mais baixo da sociedade.

E quando olhamos para estes profissionais tendo em conta estas e outras características que o particularizam, é inevitável surgir a pergunta de como é que estes homens foram treinados e ensinados a fazer o que tinham de fazer, como é que esta transferência de conhecimentos acontecia. Neste sentido, há vários tipos de textos aos quais podemos recorrer para obter informações que elucidem a resposta a esta pergunta.

3. Tipos de fontes que ajudam a responder a esta pergunta

3.1. Regimentos e cédulas

Em primeiro lugar, destaco os documentos mais oficiais, as cédulas e ordens reais. Em Portugal, um documento fundamental deste tipo para perceber o sistema educativo dos pilotos é o Regimento do Cosmógrafo-mor, publicado em 1559 e depois em 1592, e que dá indicações sobre

as funções inerentes a este cargo, entre as quais o ensino e a examinação dos pilotos.⁸ São assim referidos os conteúdos que deveriam ser abordados pelo Cosmógrafo mor na lição de matemática, que seria lida diariamente aos pilotos, como os fundamentos da cosmografia, e é interessante notar que a indicação é para se ensinar *muito materialmente* estas matérias mais teóricas.⁹ Os restantes conteúdos da lição são de natureza mais prática, como a construção e uso de instrumentos e cartas de marear, os regimentos do Sol e da Estrela Polar e a declinação magnética.¹⁰

A publicação deste regimento em 1592 decretou também a obrigatoriedade dos exames dos pilotos. Durante este exame, juntava-se um grupo de pilotos e cosmógrafos, que fariam perguntas ao examinado de acordo com a sua área: os pilotos sobre a pática, os cosmógrafos sobre teoria. O documento sugere algumas perguntas para o início do interrogatório, relacionadas com as rotas e formas de voltar ao caminho correcto, as tempestades, os sinais dos portos, e também a variação da agulha:

Interrogatórios para os pilotos e sotapilotos

Que derrotas devem levar nas viagens que fizerem e que mudanças devem fazer nelas por razão dos tempos, correntes e aguagens que há em diferentes partes, e que modo terão para tornar a seu direito caminho. As mesmas aguagens e correntes em que paragem e lugar as acham e quanto e até onde duram, e assim os ventos gerais e monções. O que devem fazer nos contrastes do mar, de ventos contrários e tormentas. Por que sinais conhecem as ditas tormentas, segundo a paragem onde se acham. Que digam as entradas, saídas, sinais, conhecenças, sondas, qualidade de fundo e marés de todos os portos de sua viagem, e assim das costas que hão vista na sua navegação. Como entendem as sangraduras da nau e o abatimento que lhe devem dar conforme ao vento.

Que declarem todas as diferenças que lhe faz a agulha de marear na sua viagem.¹¹

No caso espanhol, a cédula real de 1527, sobre a Cátedra de Cosmographia, dá-nos também informação dos conteúdos das aulas dos pilotos e dos exames. Sabemos que, no dia do exame juntavam-se ao piloto mayor todos os pilotos que estivessem em Sevilha nessa altura, e cada um fazia duas perguntas relativas à arte da pilotagem ao examinado. Está explícito que estas perguntas deveriam ser as “melhores e mais difíceis que soubessem”.¹²

Estes regimentos e cédulas das instituições Ibéricas fornecem-nos de facto algumas informações importantes sobre o que deveria ser ensinado aos pilotos e o que seria a matéria dos exames.

⁸ MOTA, Avelino Teixeira da - **Os Regimentos do Cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal**, pp. 5–69.

⁹ Teixeira da Mota, 32.

¹⁰ “Declarar-se-lhes-á a fábrica e uso da carta de marear, exercitando-os muito nela e assim no uso do astrolábio, ensinando-os a tomar o Sol e como hão-de usar do Regimento e fazer certa a sua conta da declinação para saberem ao meio dia a altura que têm.” Teixeira da Mota, 32.

¹¹ Teixeira da Mota, 43–44.

¹² RUBIO, Pulido - **El piloto mayor**, p.141.

No entanto, sabemos que na prática, estas indicações nem sempre eram cumpridas, ou revelaram-se impraticáveis, sofrendo depois ajustes. É o caso da duração do tempo durante o qual o piloto deveria assistir à cátedra de cosmografia na *Casa de la Contratación*, que começou por ser um ano, mas que rapidamente se reduziu para três meses.¹³ Se os pilotos frequentavam de facto assiduamente as aulas a que alegadamente estavam obrigados, também é posto em causa por vários autores.

Neste sentido, e tendo em conta o clima de tensão que era vivido entre pilotos e cosmógrafos, torna-se difícil perceber o ensino dos pilotos apenas através das cédulas e ordens reais, que mostram mais o desejo de controlo por parte do império e os objectivos das instituições ligadas à navegação, do que propriamente a realidade dos pilotos.

3.2. Tratados de Navegação

Outro tipo de fonte pode fornecer-nos alguma informação sobre o ensino dos pilotos são os tratados de navegação. Este tipo de literatura surgiu na Península Ibérica, no início do séc. XVI e eram, na sua maioria, obras escritas por cosmógrafos, que muitas vezes afirmam nos prólogos e dedicatórias, que o principal objectivo dos seus textos é servir a navegação, auxiliando os pilotos na aprendizagem e prática da navegação oceânica. Estes textos normalmente eram compostos de uma parte dedicada à cosmografia, baseada no Tratado da Esfera de Sacrobosco, e outra parte dedicada à arte de navegar, com regimentos, instrumentos e tabelas. Pedro de Medina, na sua obra *Arte de Navegar*, deixa claro o seu objectivo: servir o rei e ajudar os navegadores, dando-lhes regras e conselhos para que possam realizar as suas navegações sem os perigos da ignorância.¹⁴

Os cosmógrafos aparecem assim quase como “salvadores da pátria”, porque com as suas obras vêm colmatar as grandes falhas na navegação, que segundo eles, acontecem maioritariamente devido à ignorância dos pilotos. No entanto, olhando para obras como a *Arte de Navegar* de Pedro de Medina, ou *Breve compendio de la sphaera* de Martin Cortés, ou o *Regimiento de Navegación* de Céspedes, rapidamente se percebe alguma incoerência entre o propósito que afirmam e a sua utilidade prática. Pela sua dimensão, pela complexidade dos conteúdos, pelas constantes referências a autores clássicos, pelas longas explicações das causas dos fenómenos, seria muito pouco provável que estes pilotos, acusados de ignorantes, lessem de facto aquelas obras. É possível que na verdade fossem lidas por outros públicos de nível mais elevado que fossem a bordo e precisassem também de algumas noções sobre navegação. Assim, apesar de serem um alegado auxílio à educação dos pilotos, através dos tratados de navegação também é difícil compreender esta realidade, pois na verdade funcionavam mais como estratégia retórica para legitimação profissional dos cosmógrafos do que para o uso real dos pilotos.

¹³ Pulido Rubio, 80–82.

¹⁴ “Por tanto, deseando yo en esto servir a Vuestra Alteza y aprovechando a los navegantes dándoles reglas y avisos como hagan sus navegaciones ciertas y sin peligros de ignorancia, he hecho un arte de la navegación (...).” Pedro de Medina, *Arte de navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos, que a la buena navegació son necesarios, y se deven saber, hecha por el maestro Pedro de Medina* (Valladolid: Francisco Fernandez de Cordova, 1545), Prólogo.

3.3. Livros de Marinharia

O terceiro tipo de fonte que contém informações que podem ajudar a compreender a questão da educação e formação dos pilotos é o dos livros de marinharia. Sem querer entrar em detalhes acerca deste género literário, destaco apenas o fundamental: eram textos escritos, compilados e preparados, geralmente, por pilotos e para pilotos. Neste sentido, é a visão do piloto que predomina, e não a dos cosmógrafos ou instituições. Dos vários conteúdos que é possível encontrar nestas compilações de textos, desde roteiros a regimentos, achei particularmente interessantes e dignos de reparo os fragmentos que agora apresento.

No conhecido Livro de Marinharia de João de Lisboa (1550-1560)¹⁵, há uma secção com o título “Isto é para dares e saber dar razão de ti”. E começa da seguinte forma: “Primeiramente, quando te perguntarem em que mês ou a quantos do mês e quantos são os meses em que o Sol entra na linha equinocial, dirás que aos 11 dias de março e aos 14 de setembro entra o Sol na equinocial.” A esta pergunta seguem-se outras, constituindo um conjunto de cerca de 20 perguntas e respostas. Os conteúdos deste questionário incluem conhecimentos como a trajectória do Sol, a sua declinação, o que é o grau e como se divide a Terra em graus, e as léguas e sua divisão. Percebe-se que não são respostas para os pilotos perceberem e aprenderem, mas sim para decorar. Não tem explicações, mas sim valores exactos e respostas concretas, como por exemplo: “Se te perguntarem em que lugar se tomará tanta altura como declinação, dirás que nos polos.”

Certamente não era o objectivo que quem lesse este questionário ganhasse conhecimentos astronómicos, mas sim que soubesse a resposta se eventualmente lhe fosse perguntada durante o exame. O questionário presente neste livro não é único. Volta a aparecer, pelo menos, no Livro de Marinharia de André Pires, no de Bernardo Fernandes e no de Gaspar Moreira, quase idêntico em todos eles. Há também um caso curioso, no Manuscrito de Praga, que contém uma secção com o título “Perguntas que se fazem na Casa da Contratação em Sevilha aos pilotos quando os examinam”.¹⁶

Como nos casos anteriores, neste questionário aparecem definições de conceitos básicos de cosmografia, como por exemplo: “E se te perguntarem que cousa é declinação dirás que tudo aquilo que o Sol anda desviado da linha para a parte do norte ou para a parte do sul, isso se chama declinação.”¹⁷ São também oferecidos aos pilotos os resultados de operações matemáticas simples, como este: “Se te perguntarem que estando em terra de vinte graus tendo o Sol ao Sul e as sombras ao norte quantos tomarás de astrolábio tendo dez de declinação. Dirás que se o Sol anda da banda do norte e tomares oitenta graus, no astrolábio faltarão dez graus para noventa; então que ajuntarás os dez que faltam com os da declinação que foram vinte e dirás que está o Sol entre ti e a linha.”¹⁸

¹⁵ LISBOA, João de - **Livro de Marinharia**.

¹⁶ MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Manuel Teles e - **Livro de marinharia: o manuscrito de Praga**, pp. 182–87.

¹⁷ Matos e Cunha, 183.

¹⁸ Matos e Cunha, 182.

Estes são apenas alguns exemplos deste tipo de questionários em livros de marinharia, embora existam outros a circular noutro tipo de textos, como em roteiros e diários de bordo. No segundo roteiro de Vicente Rodrigues (1591), por exemplo, existe uma secção intitulada “Estas são as perguntas que debes ter na memória quando te forem preguntadas”.

A presença deste tipo de questionários e respostas em livros que eram lidos e circulavam entre pilotos significa que os pilotos sabiam bem o que estava em jogo durante os exames, e contornavam a situação como podiam. Significa que apesar das tentativas institucionais de controlo e regularização, de um sistema bem montado cheio de regras e leis (que, como vimos, muitas vezes não eram cumpridas), ainda assim as respostas dos exames circulavam. Daqui se conclui que, do ponto de vista dos pilotos, o importante não era aprender a teoria que lhes era imposta pelos cosmógrafos, mas sim o que fazia diferença na sua prática a bordo, e sendo os exames obrigatórios, esta seria uma estratégia apenas para poderem obter o grau e navegar como pilotos examinados.

3.4. Exames de Pilotos

Para além destas fontes, que indirectamente nos permitem aceder ao universo do treino e educação dos pilotos, uma fonte fundamental que nos conduz mais directamente à resposta para esta questão são os próprios exames. Estes documentos existem em grande quantidade e estão disponíveis para o caso espanhol, nos arquivos ligados à *Casa de la Contratación*, como Archivo General de Indias em Sevilha. Para o caso português, este tipo de documentação não é tão abundante. No entanto, apesar de esta documentação, principalmente no caso espanhol, ser bem conhecida, não foi ainda suficientemente e sistematicamente estudada, tirando alguns casos pontuais que se suportam dos exames dos pilotos para ilustrar os seus argumentos, como foi o caso de Alison Sandman.¹⁹

Na minha pesquisa arquivística em documentos da *Casa de la Contratación*, deparei-me com cerca de setecentos exemplares de exames de pilotos, entre as décadas de 1560 e 1720. Trata-se de um enorme corpus documental que nunca foi estudado de forma sistemática, mas que nos pode dar informações importantes sobre a epistemologia dos pilotos e o processo de aprendizagem a que eram submetidos. Ao ler os exames, reconheci alguns padrões que nos indicam a estrutura geral de um exame:

Em primeiro lugar, havia um requerimento do candidato, dirigido ao Piloto Mayor, pedindo para ser examinado. Na fase seguinte eram trazidas várias testemunhas para atestar a pureza de sangue do candidato, que tinham de responder a várias perguntas: se conheciam o candidato e há quanto tempo, se ele era de facto natural e residente no local onde afirmava; se conheciam os pais e avós do candidato e podiam atestar que eram legitimamente casados pela Igreja e que o candidato era seu filho legítimo, se eram todos “cristãos velhos” que nunca tinham sido julgados pela Inquisição; e se tinham bom carácter.

¹⁹ Sandman- *Cosmographers Vs. Pilots*.

Esta informação, aparentemente irrelevante para efeitos de navegação, é muito interessante porque nos dá acesso ao contexto social e aos nomes da família destes actores da História que muitas vezes são anónimos e invisíveis.

Na etapa seguinte do exame, eram ouvidas as testemunhas sobre perícia e habilidade. Estes testemunhos eram, geralmente, de outros pilotos e marinheiros que podiam atestar as capacidades do candidato. Eram-lhes feitas perguntas como: se conheciam o candidato e podiam atestar que ele navegava na rota a que se candidatava, e há quanto tempo; que o candidato não tinha vícios ou outras razões pelas quais não lhe devia ser concedido o grau; se sabiam que o candidato navegava na rota para que pretendia ser examinado há mais de 20 anos e quais os cargos que ocupava a bordo; e que o viram no mar a utilizar os instrumentos para fazer operações astronómicas básicas.

De seguida, era atestado pelo cosmógrafo-mor ou pelo catedrático de cosmografia se o candidato tinha frequentado aulas de cosmografia durante o tempo necessário. Por último, todos os pilotos examinados que se encontravam em Sevilha no dia do exame eram convocados para estarem presentes na *Casa de la Contratación*, para colocarem ao candidato as perguntas mais difíceis que soubessem sobre cosmografia ou sobre a arte da navegação.²⁰

No final, havia uma votação para decidir se o piloto era aprovado ou não. Era um processo longo e muito burocrático.

4. Conclusão

Olhando para o piloto oceânico na sua complexidade e percebendo o seu papel fundamental no contexto da história da expansão oceânica, torna-se urgente uma caracterização detalhada deste importante grupo socio-profissional, e em particular uma resposta completa à pergunta da educação. Olhando para os tipos de fontes apresentados, as ordens reais, os tratados de navegação, os livros de marinharia e os exames de pilotos, conseguimos obter algumas informações sobre o ensino e processo de examinação deste grupo técnico-profissional dos pilotos oceânicos. O caso dos livros de marinharia mostra-se especialmente interessante por conter as respostas de exame que circulavam entre os pilotos, mostrando o seu ponto de vista e permitindo-nos entrar mais no seu universo, enquanto as ordens reais mostram o ponto de vista das instituições e os tratados de navegação o dos cosmógrafos. Os exames de pilotos, por serem uma fonte ainda relativamente pouco explorada, oferecem múltiplas possibilidades de aprofundamento desta questão, permitindo-nos aceder tanto a dados pessoais e do contexto social dos pilotos, como a sua proveniência e a sua família, como também a informações sobre o seu processo de formação e as suas capacidades profissionais e técnicas.

²⁰ É provavelmente a estas perguntas que os livros de marinharia se referem nas secções acima mencionadas.

Bibliografia

LEITÃO, Henrique - All Aboard!: Science and Ship Culture in Sixteenth-Century Oceanic Voyages. **Early Science and Medicine** 21. No 2–3 (24 de junho de 2016), pp. 113–32.

LISBOA, João de. **Livro de Marinharia**. Lisboa: Imprensa de Libanio da Silva, 1903.

MATOS, Artur Teodoro de; João Manuel Teles e. Cunha. **Livro de marinharia: o manuscrito de Praga**. Lisbon: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expansão Portuguesa, 2009.

MEDINA, Pedro de. **Arte de navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos, que a la buena navegació son necesarios, y se deven saber, hecha por el maestro Pedro de Medina**. Valladolid: Francisco Fernandez de Cordova, 1545.

BUENO, Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA - **Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century**. Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press, 2005.

RUBIO, José PULIDO - **El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla : pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla**. Sevilla: CSIC - Escuela de Estudios Hispano-Americanos (EEHA), 1950.

SANDMAN, Alison. **Cosmographers Vs. Pilots: Navigation, Cosmography, and the State in Early Modern Spain**. University of Wisconsin, 2001.

SCHOTTE, Margaret E. **Sailing school: navigating science and skill, 1550-1800**. Information cultures. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2019.

TEIXEIRA DA MOTA, Avelino. «**Os Regimentos do Cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal**». *Separata das Memórias da Academia das Ciências de Lisboa* XIII (1969): 5–69.

OS PILOTOS ÁRABES DO PEQUENO ÍNDICO NO CONTEXTO DA GRANDE ÁSIA

Juan Acevedo¹

Resumo

Os pilotos árabes do Oceano Índico da primeira modernidade, os que percorriam o Mar Árábigo nos tempos do Da Gama e do Albuquerque, como o Ahmad ibn Majid e o Sulayman al-Mahri, têm tido desde sempre um reconhecimento merecido, e têm ficado no imaginário europeu como lendários navegantes. Baseado em pesquisas muito recentes nos manuscritos árabes da época, e como fruto de um esforço colectivo no quadro do Projeto RUTTER, este capítulo vai contextualizar e tentativamente precisar a lenda destes grandes pilotos árabes. Com atenção particularizada no caso do Mar Vermelho, dou respostas preliminares às perguntas seguintes: há qualquer coisa que fez os pilotos árabes especiais dentro do contexto da Ásia em geral? eram especiais os pilotos árabes por qualquer razão? o que era das suas técnicas e da sua ciência que os fizera merecedores de tal reconhecimento? factores tecno-científicos mesmo, ou outro tipo de factores?

Palavras-chave: Oceano Índico; árabe; manuscritos; navegação pre-moderna; Islão

Abstract

Early modern Indian Ocean navigators have long had in Europe, in addition to well-deserved recognition, a legendary aura attached to their names and exploits. The two best known among those who crossed the Arabian Sea in the times of Vasco da Gama and Afonso de Albuquerque, are Ahmad ibn Majid and Sulayman al-Mahri, who left an important corpus of nautical writings. Based on recent analysis of the earliest Arabic manuscripts, and as a product of the collective efforts of the RUTTER Project, this chapter puts in context and teases out the legend of Arabian navigators. Dwelling particularly on the case of the Red Sea, I give preliminary answers to the following questions: Was there something that made the Arab navigators special within the Asian context in general? Were the Arab navigators outstanding for some particular reason? What particular features did their technique and their science had that would make them so worthy of recognition? Were they technoscientific or other kinds of factors?

Keywords: Indian Ocean; Arabic; manuscripts; premodern navigation; Islam

¹ Universidade de Lisboa. The RUTTER project has received funding from the European Research Council (ERC) under the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme (grant agreement No. 833438). Financed through Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), I.P./MCTES, by Portuguese public funds (PID-DAC): UIDB/00286/2020 and UIDP/00286/2020.

Introdução

Embora ter tido desde sempre uma fascinação pelas rosas náuticas com os seus trinta e dois rumos, é só nos últimos quatro anos que tenho tido ocasião de fazer um estudo aprofundado da navegação baseada neste tipo de diagrama. Em particular, tem sido no contexto do projeto RUTTER do ERC (Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa) que os meus estudos da ciência medieval árabe viraram para o Oceano Índico, sob a orientação de e em conversa sempre proveitosa com Henrique Leitão e os colegas do projeto espalhados pelo mundo. Já publiquei, com as minhas colegas Inês Bénard e Juliane Müller, uma Nota Técnica RUTTER, abrangente e muito detalhada, sobre as fontes primárias da literatura náutica árabe dita premoderna. Também com Inês Bénard, publiquei outra Nota Técnica RUTTER sobre as estrelas utilizadas pelos navegantes árabes, de alguma maneira um tributo ao Ibrahim Khoury, e uma espécie de nova edição do seu opúsculo sobre o mesmo tema publicado há anos em Coimbra. Em colaboração com um grupo de leitura internacional deste tipo de literatura, estou a trabalhar numa edição nova do clássico árabe da navegação árabe premoderna, o *Fawā'id fī usūl 'ilm al-bahr wa'l-qawā'id* de Ahmad ibn Mājid. Mas queria nesta breve comunicação apenas partilhar uma série de explorações nas margens do meu trabalho sobre as técnicas náuticas, ou talvez nem nas margens, mas sim entre as linhas do meu trabalho, porque tem a ver com aspectos da tecnociência dos navegadores que não ficam escritos nem nas margens dos manuscritos, mas que transpiram na leitura e podem ser mais ou menos inferidos por meio de outras leituras e disciplinas.

As perguntas que vão orientar a minha pesquisa nas páginas a seguir são estas: afinal porquê eram tão especiais os pilotos árabes premodernos? Porquê é que ficam no nosso imaginário da história da náutica com aquela aura majestosa, aquel ar lendário? Era acaso que as suas técnicas e a sua ciência foram mesmo muito especiais e únicas?

Os pilotos e a sua obra escrita

Antes de avançar, é preciso rever brevemente de quem estamos a falar. Quando digo no meu título, «os pilotos árabes», faço referência a Ahmad ibn Mājid (fl. 1470) e a Sulaymān al-Mahrī (fl. 1520), navegadores do Índico noroeste, grandes conhecedores das rotas entre a costa africana, a Península Arábica, as costas da Índia e até Malaca e Java. Há outros, temos testemunhas indirectas na obra própria deles e noutras fontes acerca de ainda outros navegadores, dos quais no entanto não possuímos qualquer obra. E é importante salientar que a referência e a estima não é tanto dos pilotos próprios quanto das suas obras escritas. Este corpus extraordinário, escrito em língua árabe entre meados do século XV e meados do XVI, é de facto o que torna o Ibn Mājid e o al-Mahrī especiais e da maior importância na história da navegação premoderna. O corpus, que com alguns dos meus colegas temos denominado o

Early Arabic Maritime Corpus (EAMC) é composto, até agora, por aproximadamente quatro tomos de tratados náuticos em verso e em prosa. O Ibn Mājid em particular escreveu uma vintena de tratados em verso dedicados a pontos particulares da sua tecnociência.² Digo «até agora» porque por uma parte houve outros pilotos e outros textos árabes náuticos antes, e por outra parte houve outros depois.

Os primeiros são mesmo mencionados no EAMC: desde o século X temos já menções na literatura árabe da existência de manuais náuticos, livros de marinharia *avant la lettre*, sem título particular mas chamados genericamente seja com um nome persa, *rahmanaj* (guia do caminho) ou árabe, *dafātir* (pl. de *daftar*, caderno). As fontes portuguesas, da sua parte, falam frequentemente do «rubão mouro»³ para nomear os pilotos do Índico que foram recrutados para ajudar os portugueses. E assim que nalguma altura entrou na história a lenda já bem refutada do «piloto árabe de Vasco da Gama».⁴ Destes primeiros textos pre-EAMC, ou pre-Ibn Mājid, embora ter notícias da sua existência, não conservamos qualquer traça além das referências literárias.

Os segundos, os textos posteriores, pertencem a um conjunto de manuscritos dos séculos XVIII e XIX que só agora, muito recentemente, tem sido alvo de estudos, aqui em Lisboa, na Inglaterra, no Omão, e em Qatar. Eu gosto chamar esta segunda fase de *nouvelle vague* de manuscritos náuticos árabes, mas o nosso colega Badr al-‘Araymī (Sur, Omão) fala simplesmente dos manuais novos (*al-rahmāniyyāt al-hadītha*).⁵ Este estudo começou com uma descoberta bibliográfica do Carlos Neves, que eu tive depois o prazer de estudar em detalhe, o MS Or. 2 da Biblioteca nacional de Portugal.

A publicação dum estudo da minha autoria sobre este manuscrito⁶ chamou a atenção de varios colegas, e agora temos nas mãos toda uma família de manuscritos novos, todos semelhantes uns aos outros, de características muito particulares: incluem desenhos dos perfis das costas, tabelas geográficas, tabelas quadrienais da declinação do sol de óbvia inspiração europeia, e outras tabelas que utilizam trigonometria para o cálculo das distâncias percorridas. É dizer, mais precisamente: além de incluírem os temas correntes no EAMC, a ver com a determinação astronómica dos 32 rumos, o conhecimento das épocas de navegação do monção, as rotas estabelecidas, etc., esta «nova» literatura mostra claramente ser

² Os detalhes todos de este corpus, incluindo as suas fontes manuscritas e muitas referências relevantes, podem ser consultados em Acevedo, Bénard, e Müller, 2023. *Indian Ocean Arab Navigation Studies Towards a Global Perspective: Annotated Bibliography and Research Roadmap*. Version 5.1. RUTTER Technical Notes 2. Lisbon: ERC RUTTER Project.

³ *Rubão*, ou *robão*, do árabe *rubbān*, capitão, piloto.

⁴ Em relação à origem desta lenda e à sua refutação conclusiva, ver SUBRAHMANYAM, Sanjay - **The Career and Legend of Vasco Da Gama**, p. 197-205.

⁵ Ver, por exemplo, AL-‘ARAYMĪ, Muhammad b. Hamd - *al-Rahmāniyyāt tashbadu ‘alā barā’at al-mallāhīn al-‘umāniyyīn fa-mādhā ta’rifu ‘anhā?* [«Os manuais náuticos são testemunha da excelência dos navegantes omanies. O que sabes deles?].

⁶ ACEVEDO, Juan - **A New Arabic Nautical Manuscript in Lisbon**.

o fruto híbrido dum processo longínquo de assimilação e adaptação de técnicas náuticas europeias. Esta combinação de factores de oriente e ocidente torna-a numa amostra extraordinária da circulação de conhecimentos no Índico após a chegada dos portugueses no século XV. Estou consciente do valor desta literatura e de como cronologicamente há uma continuidade notável e uma compenetração temática com a primeira vaga dos séculos XV e XVI; de facto, espero dedicar boa parte dos próximos anos ao seu estudo aprofundado, mas para já, no contexto deste artigo, vamos voltar ao conjunto do conhecimento dos pilotos premodernos.

Temos assim, talvez, uma resposta parcial às nossas perguntas iniciais: o que fez totalmente especiais estes pilotos foi a preservação dum corpus escrito numa língua de grande projecção internacional. Mas vamos olhar para as técnicas próprias.



Biblioteca nacional de Portugal, MS Or. 2, fol. 1.

O conhecimento próprio

Com uma visão de conjunto de toda esta literatura nas suas duas fases, então, fica a questão das técnicas próprias: de que falavam estas obras que pudesse ser tão especial?⁷

Os temas básicos dos livros de marinharia árabes podem ser coligidos de maneira muito representativa a partir do conteúdo da grande obra do Ibn Mâjid, os seus *Comentários*

⁷ Em geral, ver TIBBETS, G.R - *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese*, mas as obras mais relevantes para a compreensão aprofundada destas técnicas são FACEY, William, e Anthony R - *The Principles of Arab Navigation* e o STAPLES, Eric; AL SALIMI, Abdulrahman - *A Maritime Lexicon: Arabic Nautical Terminology in the Indian Ocean* que corrigem et desenvolvem os conteúdos de Tibbetts.

(*Fawā'id*) e da obra principal do al-Mahrī, a *Umda al-Mahriyya*.⁸ No original árabe, de facto, o título do livro já fala dos «princípios da ciência do mar» (*usūl 'ilm al-bahr*), que seriam, aproximadamente, estes:

- astronomia aplicada: mansões lunares, rumos
- tipos de rota: costeira e de alto-mar; rotas mais conhecidas
- estações: calendário solar estacional (*Nayrūz*)
- geografia e orografia: descrição das ilhas, costas, cabos etc.
- regimento das léguas (*taraffā/tirfā*)

A maioria destas disciplinas são comuns a qualquer tradição náutica no mundo, como o conhecimento geográfico e orográfico das costas a navegar e as rotas mais utilizadas. Também neste caso é interessante como a técnica mais especializada da navegação transversal triângulada, o chamado regimento das léguas (em árabe, *taraffā*), é conhecido, com diferenças menores, tanto no Índico quanto no Mediterrâneo (*toleta de marteloio*).⁹

O que é preciso salientar se consideramos as diferenças entre a navegação destes pilotos e a navegação dos portugueses do século XV, é a utilização da luna e o sol nas técnicas astronómicas de navegação. Enquanto os portugueses utilizavam sobre tudo a altura meridiana do sol para determinar a latitude, e levavam consigo as relevantes tabelas de declinação solar, os pilotos do Índico baseavam a determinação da latitude na altura da Estrela Polar. Não só isso, mas para poder determinar a posição frequentemente esquiva de Polaris, os navegadores árabes tinham um sistema muito elaborado de combinações uranográficas, utilizando a variedade das estrelas do «zodiaco» lunar, as mansões lunares (*manāzil al-qamar*), para calibrar com detalhe (*bāshī*) a posição exacta do Polo.

As técnicas próprias, que são evidentemente funcionais, não tinham nada de excepcional, o que era realmente notável era a adaptação perfeita das ditas técnicas às características das zonas dos seus percursos, e nisto são claros três factores: 1– O condicionalismo físico dos oceanos de que tanto tem falado J.M. Malhão Pereira, quer dizer o facto das técnicas náuticas de cada povo estarem em adequação total com a sua geografia;¹⁰ 2– A tradição milenária de uma transmissão sem ponto de origem determinado, por exemplo no conhecimento dos monções; 3– O factor cultural, evidente nas camadas de conhecimentos práticos partilhados por séculos entre culturas diversas; por exemplo nas semelhanças com o sistema de rumos estelares da Polinésia.¹¹

⁸ O conteúdo da obra do al-Mahrī's tinha ficado na sua maior parte desconhecido em tradução até a publicação recente de BÉNARD, Inês; ACEVEDO, Juan - *Conspectus of Works of Sulaymān Al-Mahrī: A Table of Contents (Muhtawiyāt Mu'allafāt Sulaymān al-Mahrī)*

⁹ MALHÃO PEREIRA, José M - *As Técnicas Náuticas Pregâmicas No Índico*, p.7–13.

¹⁰ *Ibid.* 23–26.

¹¹ PIMENTA, Fernando - *Astronomy and Navigation*, p.48–49.

Uma reputação curiosa

Encontramos assim que não houve qualquer genialidade especial e insubstituível da parte dos pilotos «árabes». Mesmo o Ibn Mâjid, cujo nome é ainda conhecido no mundo árabe todo, é um transmissor e um adaptador de conhecimentos recebidos. A reputação particular do Ibn Mâjid é sem dúvida devida a sua obra escrita, enquanto a reputação dos pilotos árabes ou pilotos mouros em geral é devida a outros factores, e é com a enumeração deles que gostaria completar esta breve nota.

Ao invés do que acontece na navegação ibérica premoderna, a navegação do Índico era uma tecnociência de actores anónimos e de conhecimentos descentralizados. Não havia uma corôa a estabelecer regulamentos, não havia Casa da Índia, nem monopólio régio, nem exames de pilotos. Cada um dos navegadores, foram árabes, guzerates, konkani, malaio... eram representantes só da sua tradição náutica, numa independência de ofício que faz lembrar muito a independência das guildas artesanais na Idade Média europeia, mantendo discretamente a transmissão fiel do conhecimento tácito, ágrafo, da sua disciplina. Os textos da náutica árabe não tem parecido nenhum com documentos oficiais, mas sim por vezes com cartas dum mestre aos seus discípulos. É por isso que, em parte, a força desta literatura é a força não de indivíduos geniais, mas do movimento insondável da transmissão, da persistência dum fenómeno imutável atravessando os séculos, independente de vicissitudes políticas, de guerras e dinastias.

Por outra parte, o acervo desta tradição náutica, híbrida e multinacional, foi nalguma altura depois do século VIII desenvolvendo aspectos relacionados com a evolução da civilização islâmica e a posição geográfica dos povos de origem árabe, que ocupam em certa forma um ponto meio entre a África, o Mar Vermelho e a Índia e Ceilão. A importância cultural da peregrinação anual do Haje, e da peregrinação menor da Umra que se realiza ao longo do ano, não pode ser exagerada. Com o estabelecimento de comunidades islâmicas nas costas da África Oriental e da Índia Ocidental, foram estabelecidos fluxos regulares de peregrinos, e com eles um movimento comercial incalculável e permanente. A reputação dos navegadores «árabes» tem a ver também sem dúvida com a sua função de mediação e de consolidação dentro do ecossistema da civilização musulmana em redor do Oceano Índico: eram eles que faziam possível muito concretamente todo este grande movimento cultural.

Em certo sentido, o saber dos pilotos era uma representação da *hidāya*, a «orientação» que está na base mesma do Alcorão e que é a única petição que faz o musulman na oração canónica: *ihdīnā al-sirāt al-mustaqīm*, «orienta-nos pelo caminho certo» (1:6). Os outros versos da *Fātiha*, quer dizer os primeiros versos do Alcorão que constituem o núcleo da salá ou oração pública dos musulmanos, contém louvores e descrições, mas a única súplica, que em circunstâncias normais se repete dezassete vezes por dia, é *ihdīnā*, «orienta-nos», «guia-nos».

O outro verso corânico que prefigura em certo sentido o papel central dos pilotos árabes do Índico, é o 2:143, *wa-kadhālika ja'alnākum ummatan wasatan*, «e assim fizemos de vós uma comunidade do médio».

Para resumir: no eixo vertical, orientação, como resultado direito do conhecimento aplicado do céu. No eixo horizontal, mediação, como função social e internacional da aplicação dos conhecimentos de navegação. O que faz os pilotos ditos árabes tão singulares e especiais no contexto histórico do Índico ocidental na idade premoderna, tem sem dúvida a ver com o cruzamento destes eixos de maneira prolongada a través dos séculos e culturas.

Bibliografia

ACEVEDO, Juan. - A New Arabic Nautical Manuscript in Lisbon. **Comparative Oriental Manuscript Studies Bulletin**. Hamburgo.No.7(2021), pp. 9–36.

ACEVEDO, Juan, BÉNARD, Inês; MÜLLER, Juliane - **Indian Ocean Arab Navigation Studies Towards a Global Perspective: Annotated Bibliography and Research Roadmap**. Version 5.1. RUTTER Technical Notes 2. Lisboa: ERC RUTTER Project, 2023.

AL-‘ARAYMĪ, Muhammad b. Hamd - *al-Rabmāniyyāt tashbadu ‘alā barā‘at al-mallāhīn al-‘umā-niyyīn fa-mādhā ta-rifu ‘anhā?* [Os manuais náuticos são testemunha da excelência dos navegantes omanies. O que sabes deles?]. Mascate: Atheer News, 2019.

BÉNARD, Inês; ACEVEDO, Juan - **Conspectus of Works of Sulaymān Al-Mahrī: A Table of Contents (Muhtawiyāt Mu‘allafāt Sulaymān al-Mahrī)** (version 1). RUTTER Technical Notes 13. Lisboa: ERC RUTTER Project, 2024

FACEY, William; CONSTABLE, Anthony R - **The Principles of Arab Navigation**. Londres: Arabian Publishing Ltd, 2013.

Pereira, José M Malhão Pereira - **As Técnicas Náuticas Pregâmicas No Índico**. Lisboa: Academia de Marinha, 2024

Pereira, José M Malhão - East and West Encounter at Sea. In **Estudos da história da náutica e das navegações de alto-mar**. Lisboa: Academia da Marinha, 2012. pp7–22.

Pereira, José M Malhão. - The Stellar Compass and the Kamal. An Interpretation of its Practical Use. In **Estudos da história da náutica e das navegações de alto-mar**. Lisboa: Academia da Marinha, 2012. Pp. 23–37.

PIMENTA, Fernando. 2015. «**Astronomy and Navigation**». In Ruggles, Clive L.N - **Handbook of Archaeoastronomy and Ethnoastronomy**. New York, NY: Springer,2015. Pp. 43–65.

STAPLES, Eric; SALIMI, Abdulrahman Al - **A Maritime Lexicon: Arabic Nautical Terminology in the Indian Ocean**. Georg Olms: Hildesheim/Zürich/New York, 2019.

SUBRAHMANYAM, Sanjay - **The Career and Legend of Vasco Da Gama**. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

TIBBETS, G.R. - **Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese**. Londres: Routledge, Royal Asiatic Society Books, 1971.

PEDRO FERNANDES QUEIRÓS E A DESCOBERTA DO PACÍFICO (SÉCS. XVI-XVII)

José Manuel Malhão Pereira

Resumo

Depois da viagem de Magalhães e Del Cano, a coroa espanhola, tendo como principal objetivo a sua fixação no sueste asiático, o que só seria possível se a viagem de retorno à América se realizasse de modo idêntico ao que acontecia no Atlântico. Na realidade, depois de várias expedições exploratórias, finalmente, em 1565, Andrés de Urdaneta, navegando pelo norte do Pacífico, conseguiu estabelecer a Carreira de Manila.

Desde esta data, muitas expedições foram levadas a cabo, tendo-se descoberto inúmeras ilhas, numa área do Pacífico que contém a maior concentração insular de todos os oceanos.

A inserção da coroa espanhola na fervilhante zona de comércio do sueste asiático, originou não só trocas comerciais intensas, como também alargou o conhecimento geográfico desse grande Oceano na sua parte ocidental, faltando, contudo, reconhecer a mítica ilha do Ouro, cuja existência se suspeitava, mas que ainda não tinha sido oficialmente reconhecida.

Em fins do século XVI, um marinheiro português ao serviço de Espanha, Pedro Fernandes Queirós, tendo a ambição de encontrar a tão falada, mas não conhecida ilha ou continente, conseguiu, depois de exercer importantes missões marítimas no Pacífico, que a coroa espanhola lhe proporcionasse os meios em navios, armas e homens para efetuar essa sonhada missão.

Depois de uma viagem em que teve como piloto, o seu amigo Luiz Vaz de Torres, que proporcionou a descobertas de mais ilhas, mais povos, mais recifes e mais conhecimento náutico e geográfico, Queirós, por alegado motivo de doença, teve de terminar a viagem demandando Manila, depois de já estar a poucas centenas de milhas do seu objetivo.

Pretende-se, neste trabalho, aproveitar a viagem de Queirós e Torres, que será brevemente comentada, estudar o condicionalismo físico do Oceano Pacífico na sua parte ocidental, que permitirá um melhor meio de se rever a questão da descoberta da Austrália, que tem sido tema de acesa discussão no meio académico e não só.

Palavras Chave: Queirós, Pacífico, vento, monção, quadro, Curso, Distancia, Inverno, Ouro.

Abstract

After the voyage of Magalhães and Del Cano, the Spanish crown, being its main objective to stay in Southeast Asia, but it would only be possible if the return trip to America

was carried out in an identical way to what happened in the Atlantic. In reality, after several exploratory expeditions, finally, in 1565, Andrés de Urdaneta, sailing on the north of the Pacific, managed to establish the *Carreira de Manila*.

Since this date, many expeditions carried out have tended to discover numerous islands, in a Pacific area that contains the greatest insular concentration of all the oceans.

The insertion of the Spanish crown into the fervent trade zone of Southeast Asia, originating not only intense trade, but also the increase of the geographical knowledge of the great Ocean in its western part, however, the mythical Ilha do Ouro, whose existence was suspected, but not officially mentioned.

At the end of the 16th century, a Portuguese sailor in the service of Spain, Pedro Fernandes Queirós, after exercising important maritime missions in the Pacific, had the ambition of finding this island or continent. Having requested to the crown, ships, weapons and men to make this dream come true, he was successful. The King had agreed with this proposal.

After a long voyage in which he had as pilot his friend Luiz Vaz de Torres, they have discovered more islands, more people, and acquired more nautical and geographical knowledge. Queirós, for alleged reasons of health, had to finish his mission, being only a few hundred miles away from his goal.

Having in mind the voyage of Queirós and Torres, which will be briefly commented, I intend to study the physical conditions of the Pacific Ocean in its western part, which will allow a better way to review the question of discovery of Australia, subject that has been frequently discussed, and to which there is not yet a solution.

Key words: Queirós, Pacific, wind, monsoon, chart, course, distance, winter, ouro.

Preambulo

Os portugueses, seguidos de perto pelas nações ibéricas, iniciaram, por meados e fins do século XV, com Diogo Cão, Bartolomeu Dias, Colombo, Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral, entre outros, as navegações de alto-mar, tendo-se pela primeira vez na história da humanidade efetuado viagens marítimas por mares completamente desconhecidos, navegando centenas ou milhares de milhas sem ver terra, por vezes durante meses, pondo em contacto pela primeira vez, povos que, ou viviam isolados do resto da humanidade ou que tinham contactos esporádicos com outros povos.¹

A seguir a Colombo, a coroa espanhola, iniciou a exploração de um grande aglomerado insular, de um novo e vasto continente e das vias de comunicação terrestres e marítimas que ligavam os habitantes locais, que passaram, no futuro, a ficar unidos à Europa.

Os portugueses, depois de Vasco da Gama, iniciaram um contínuo fluxo nos dois sentidos, de pessoas e bens entre a Europa e os povos do Índico e do Sueste Asiático (e também com menos regularidade no início, com a América do Sul), tendo em 1543 atingido o Japão.



O consequente tratado de Tordesilhas, a procura do antemeridiano, e a ambição por explorar novos mares, novas terras e novas gentes, originou a viagem de Fernão de Magalhães (ver a primeira figura, que é uma conjectura da viagem de Magalhães). Outro vastíssimo oceano, o Oceano Pacífico, foi descoberto e navegado. Coube assim, aos ibéricos, a descoberta dos oceanos, a navegação de alto-mar e o início da sua exploração científica.²

Mas dada a divisão do mundo nas duas zonas de influência, pretendia-se que Magalhães, depois de cumprida a sua missão, regressasse para a América “legalmente”, isto é, que navegasse no hemisfério atribuído a Espanha, e estabelecesse a *Carreira das Índias do Pacífico*.

Não coube a Magalhães concretizar esta ideia, e só quase 50 anos depois,³ em 1565, depois de mais de uma dezena de expedições marítimas de reconhecimento, se inaugurou, com a viagem de Andrés de Urdaneta, o futuro galeão de Manila, que passou a ligar o Sueste Asiático à América.

Contudo, depois de Magalhães e de finalmente se ter estabelecido a Carreira de Manila, um marinheiro português ao serviço de Espanha, ainda considerava que faltava explorar uma grande parte do Pacífico. Para tal, convenceu Filipe III a dar-lhe os meios para concretizar o seu sonho.

¹ Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - *A Transição da Navegação Mediterrânica para o Atlântico e o Início da Navegação de Alto-Mar*, pp. 13-50.

² Sobre a viagem de Fernão de Magalhães e as dificuldades do regresso (e ainda a reconstituição conjectural da viagem, que inserimos abaixo), ver José Manuel Malhão Pereira, *Da Viagem de Fernão de Magalhães ao Estabelecimento da Especiaria de Espanha. Fatores Náuticos e Meteorológicos*, Edições Culturais da Marinha, 2019, pp. 13-50.

³ Ver José Manuel Malhão Pereira, *Estudos ...*, op. Cit., vol. 1, pp. 117-126.



Figura 1 – Viagem de Fernão de Magalhães e Sebastian D'elcano.

Nestas condições, é nossa intenção estudar a ação deste grande navegador do início do século XVII, que pretendia alargar o conhecimento humano do mar e costas que restavam conhecer, achando a mítica ilha do Ouro, fechando assim o círculo dos descobrimentos marítimos de Alto-Mar. Não tendo chegado a concretizar a sua missão na totalidade, não deixou, contudo, de descobrir novas ilhas, novas costas, novos céus, novos baixios, e novas gentes.

Será, contudo, útil, fazer um breve estudo das anteriores viagens e descobertas nesta imensa área oceânica.

Veja-se, na fig. 2, a derrota a castanho, que esquematiza a viagem de Urdaneta atravessando o Pacífico Norte, em latitude elevada, de modo idêntico ao que se fazia na travessia do Atlântico Norte, de regresso à Europa.

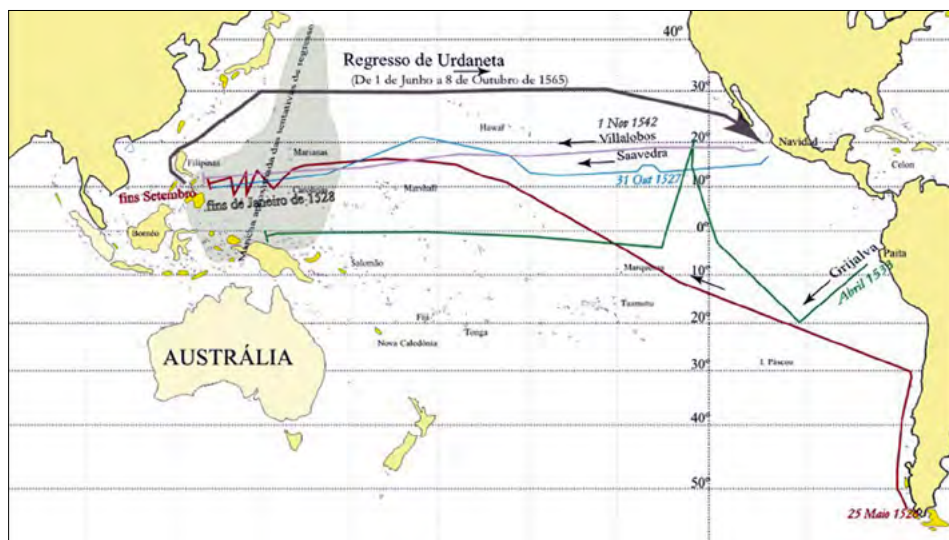


Fig. 2. Algumas viagens e tentativas de regresso.

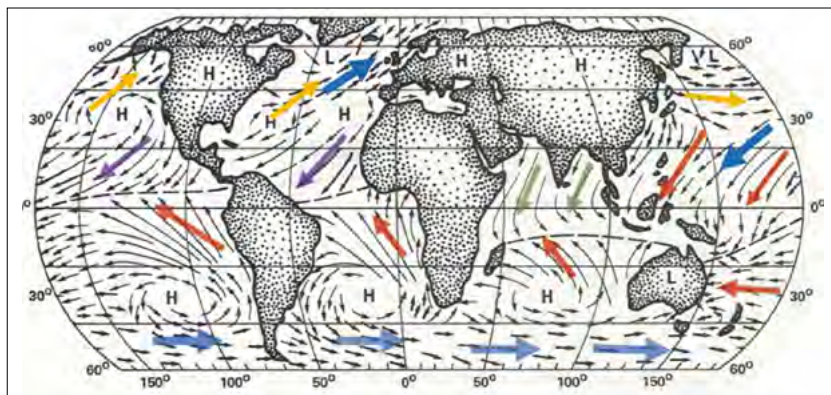


Fig. 3. Ventos médios à superfície, nos Oceanos, em Janeiro. Espessura das setas do desenho base, indica velocidade relativa e comprimento indica persistência. Linhas a tracejado representam a zona intertropical de convergência.

Na imagem, vemos ainda as derrotas aproximadas de algumas das expedições comandadas por Loyasa (1526), Grijalva, (1536), Saavedra (1527), e Vilalobos (1540), atravessando o Pacífico até ao sueste asiático, sendo a mancha cinzenta, a área onde estes e outros navios fizeram as infrutíferas tentativas de regressar à América. A viagem de Urdaneta, que teve êxito, está representada a castanho-escuro, como acima dissemos. Verifiquei, por estudo das *cartas piloto*, qual o período do ano mais favorável ao retorno, e concluí que é de meados de Junho aos fins de Julho.

Essas expedições exploratórias, originaram muitas descobertas de ilhas, conhecimento das características culturais e humanas das suas populações, e das condições físicas do Oceano Pacífico. Mas depois de Urdaneta, as viagens, essencialmente comerciais, entre a América do Sul e o sueste asiático, tornaram-se rotineiras, não sem a coroa espanhola intensificar a exploração de novos mares e novas ilhas, destacando-se as duas viagens do navegador português Pedro Fernandes de Queirós, que pretendia descobrir a mítica Austrália.

Condicionalismo físico

Façamos um parêntesis para analisar agora o importante condicionalismo física da área, visto que estamos a estudar as navegações dos séculos 16 e 17, e que o navio à vela foi o veículo das mesmas. Observemos estas duas imagens (figs. 3 e 4), que representam a direção média dos ventos nos oceanos⁴.

Vejamos na de Agosto, e no Indo-Pacífico:

- O alísio do SE em ambos oceanos (a encarnado), numa faixa entre o paralelo dos 30° S e o Equador.

⁴ Ver, DORN, William G. van Dorn - **Oceanography and Seamanship**, pp. 74-76.

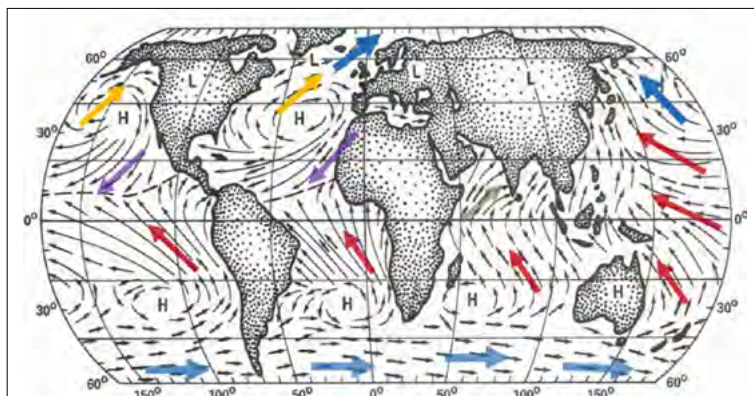


Fig. 4. Ventos médios à superfície, nos Oceanos, em Agosto. Espessura das setas indica velocidade relativa e comprimento indica persistência. Linhas a tracejado representam a zona intertropical de convergência.

- A monção de SW no Índico Norte e também, embora com menor relevância, no noroeste do Pacífico (a verde).
- Nas costas australianas, ventos dos quadrantes de Sul em qualquer época do ano, assim como, soprando de oeste, nas costas a sul da grande ilha.
- Os famosos *Quarentième Rugissants* ou os *Roaring Forties*, soprando violentamente de Oeste em qualquer época do ano, como se pode ver se olharmos para as duas figuras. Sopram em média a partir dos 40° de latitude Sul (a azul).
- No período de Janeiro, no Índico Norte, a monção de Nordeste e a de NW na zona de Timor, são as mais importantes diferenças.

Vejamos agora, e com idêntico critério, (ver legenda da figura), os ventos na Austrália e Estreito de Torres, também para os períodos de Janeiro e Agosto, respetivamente o pico do Verão e o do Inverno, na área em causa.⁵

Veja-se ainda, que a massa de ar que sopra alternadamente de oeste e de leste, no Estreito de Torres, será necessariamente acelerada, de odo idêntico ao que se passa no nosso Estreito de Gibraltar.

Continuemos o nosso estudo das viagens de exploração do Pacífico, e que tinham como objetivo achar a ilha do Ouro, seguindo a figura 2 onde se poderá ver a localização dos arquipélagos citados. Na primeira das viagens de Queirós, em que viajou como piloto de Álvaro Mendaña de Neira (que em viagem anterior tinha descoberto as ilhas Salomão), saiu de Callao em 10 de Janeiro de 1568. Regressou a 22 de Janeiro de 1569 ao porto de Santiago. A segunda, de sua inteira responsabilidade, e mediante proposta a Filipe III, foi autorizada, tendo como objetivo descobrir um “grande pedaço de terra firme ou quantidade de ilhas que

⁵ Ver, KAY, Merlinda; MCGILL, Iain; OUTHRED, Hugh; CUTTER, Nick - **Forecasting Wind Energy, Challenges and Solutions**, p. 9.

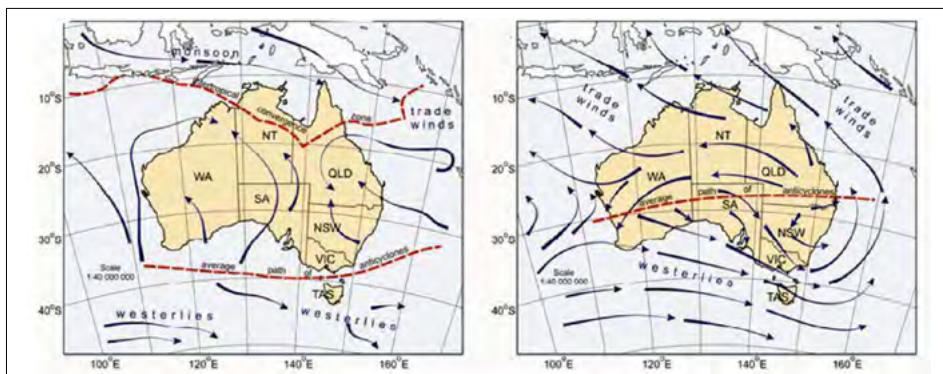


Fig. 5. À medida que se aproxima o Verão, ventos dos *quadrantes de Oeste* dominam o clima na área, de Dezembro a Março (figura da esquerda), enquanto que os *alísios do sueste* prevalecem durante o Inverno, de Abril a Novembro. Note-se também a zona dos *roaring forties*, que sopram violentamente de Oeste.

se continuam desde o estreito de Magalhães até à Nova Guiné e Java Maior, e outra daquele grande arquipélago”. Larga em 1605 e descobre o arquipélago das Puamotu, Taiti e as Novas Hébridas, mas, entretanto, adocece. A missão é continuada por João Vaz de Torres, que segue as explorações e atravessa o Estreito que ficou, para sempre, com o seu nome.

As expedições de Fernandes Queirós tiveram especial tratamento na historiografia europeia, tendo sido, por exemplo, estudadas em trabalho de Albino Lapa em 1951, que nomeia *Pedro Fernandes Queirós o Último Navegador Português*.⁶ E muito recentemente, pouco antes de nos deixar, Ilídio do Amaral, publicou um excelente estudo, dedicado inteiramente à figura de Fernandes Queirós⁷.

No seu estudo, entre considerações de ordem vária, Ilídio do Amaral, apresenta e comenta em 11 páginas, um vastíssimo acervo de fontes bibliográficas que estudam profundamente o nosso navegador e comentam largamente a influência das nações ibéricas na descoberta dos oceanos e do seu condicionalismo físico.

A propósito de um trabalho coletivo de 2009, editado pela Stanford University Press⁸, com o título *Science in the Spanish and Portuguese Empires, 1500-1800*, o nosso geógrafo comenta que:

⁶ Ver LAPA, Albino - **Pedro Fernandes de Queirós, o Último Navegador Português**.

⁷ AMARAL, Ilídio do - **Pedro Fernandes de Queirós ou Pedro Fernández de Quirós (1565-1615), o descobridor de ilhas, o visionário de um continente cheio de riquezas “en la parte austral incognita” e de projectos para a sua colonização: quando a história, a geografia e a utopia se cruzam (séculos XVI-XVII)**.

⁸ O livro citado por Ilídio do Amaral, foi revisto por Marshall C. Eakin, professor da Vanderbilt University, Nashville, Tennessee, USA. Veja-se excerto da *review*: “Far too long the history of science has focused on Europe, a continent that ended at the Pyrenees for many scholars in the field. [sublinhado nosso]. In recent decades a growing number of intrepid historians have turned to the connections between the rise of modern science and the expansion of European powers across the globe after 1500. An exciting new scholarship has begun to take shape, and opens up new vistas on science and the expansion of the Spanish and Portuguese empires. Much of this scholarship has emphasized the role of non-European peoples and environments in the creation of the “new science” and ways in which Iberians and “Americans” have been overlooked in the emergence of modern science. Ver, *Science in the Spanish and Portuguese Empires, 1500-1800* Edited by Daniela Bleichmar, Paula De Vos, Kristin Huffine, and Kevin Sheehan. Stanford: Stanford University Press, 2008. Pp. xxii, 427

“Os autores deram relevo à importância do legado ibérico para a compreensão das revoluções científicas da idade moderna e questionam quais os motivos das visões reducionistas e depreciativas associadas com a cultura científica ibérica que ainda persistem nas grandes narrativas historiográficas sobre a formação da ciência moderna.” E mais adiante: “Continua a haver muito que explorar: há centenas e milhares de manuscritos e até de textos impressos depositados em arquivos e bibliotecas, quer nas metrópoles, quer nas antigas colónias; há muito que aprofundar sobre os fenómenos de hibridação cultural devido ao cruzamento de matrizes diferentes de pensamento, sobre as cadeias de transmissão de conhecimentos úteis para o comércio e a governação, para a compreensão das sociedades de povos diferentes postos em contacto que não foram apenas institucionais mas também informais.”

A prestigiada Hackluyt Society, publicou também, cerca de 1900, e em dois volumes de quase 400 páginas cada, *The Voyages of Pedro Fernandez de Quirós*⁹. No Apêndice II, onde se inserem os excertos dos Índices dos dois volumes, poder-se-ão apreciar os temas tratados pelos autores dos textos selecionados por Clements Markham, o tradutor e coordenador da obra. Consideremos também, e no âmbito deste tema, *A Expedição de Cristóvão de Mendonça e o Descobrimento da Austrália*, de Luís Filipe Thomás, que analisa profundamente as obras de Kenneth Gordon McIntyre, *The Secret Discovery of Austrália*, de 1977¹⁰, e a de Peter Trickett, *Beyond Capricorn*, de 2007¹¹. Tive oportunidade de assistir em Coimbra à apresentação do assunto, que Trickett fez na Universidade, perante muitos académicos. E ainda o trabalho de Roque de Oliveira, desenvolvendo o tema cartografia, publicado pela Imprensa da Universidade de Coimbra em *Portugueses na Austrália, as Primeiras viagens*.¹²

Vemos assim que a figura de Queirós e o seu enquadramento na história da navegação e da expansão marítima nos séculos XVI e XVII, foram amplamente tratados.

Contudo, consideramos útil aproveitarmos mais esta oportunidade para analisar com mais detalhe mais uma viagem de alto-mar e de descobrimento, realizada pelos povos ibéricos. Seguiremos o critério de extrair dos textos breves períodos, que contenham matérias de carácter náutico, geográfico, e outras que ilustrem a vida a bordo e o contacto com populações locais, que serão comentados muito brevemente. Esta amostragem, auxiliar-nos-á nas Conclusões. Referenciaremos os excertos de acordo com a numeração seguida das páginas dos volumes I e II.

Mas antes de efetuarmos esta ação, vejamos quem era o nosso navegador e como conseguiu apoio para uma viagem de exploração, que permitisse “descobrir” a ilha do Ouro e

⁹ Ver, MARKHAM, Clements, (transl., ed.) - **The Voyages of Fernandez de Quiros**

¹⁰ Ver, TRICKET, Peter - **Beyond Capricorn, how the Portuguese adventurers secretly discovered and mapped Australia and New Zealand 250 years before Captain Cook**. Ver SIMÕES, Carlota; DOMINGUES, Francisco Contente, coord. - **Portugueses na Austrália, As Primeiras Viagens**. Ver também, RICHARDSON, William A. R. - **Was Australia Charted Before 1606?**. Não chegámos a comentar este trabalho.

¹¹ Ver, <https://archive.org/details/beyondcapricornh0000tric/page/n1/mode/2up>.

¹² Ver também, *Portugueses na Austrália, as Primeiras Viagens*..., op. Cit. pp. 21-59.

ainda em que lamentáveis condições terminou. Seguiremos de perto, os trabalhos de Ilídio do Amaral, e Luís Filipe Thomaz.

Quem era Pedro Fernando Queirós

Queirós nasceu em Évora em 1565, tendo sido educado pelos franciscanos da Província da Piedade, vizinhos da Província de San Gabriel da Extremadura espanhola.

É evidente, nos seus escritos, nomeadamente nos 54 *Memoriales* apresentados a Filipe III, a sua profunda religiosidade, invocando Deus com muita frequência. A sua cultura era vasta e sólida, sendo conhecedor da história das descobertas recentes. A sua formação cristã e os princípios propalados pelos frades, muito influenciaram as decisões de Queirós.

Ainda jovem, mudou-se para Lisboa, onde passou a frequentar a Rua Nova, em cujo ambiente colheu a curiosidade e a vontade de embarcar em grandes aventuras marítimas.

Depois de embarcar como escrivão num navio em viagem para e da Guiné, aproveitou os longos períodos livres, para estudar os navios e a arte de navegar, o que lhe permitiu embarcar noutra longa viagem como piloto. Tendo casado em 1590 com uma natural de Madrid, ofereceu os seus serviços à Corte castelhana.

Passado pouco tempo, partiu para o Perú, e em 1595 embarcou como piloto de uma Armada comandada por Álvaro de Mendaña y Neyra, que iria iniciar a colonização das ilhas Salomão, encetando assim as suas viagens pelo Pacífico.

Durante essa viagem (que descreve de maneira vibrante (e que está publicada no já citado vol. 1 da Hackluyt Society), pela experiência náutica adquirida, pelo contacto com os membros da guarnição, pela interação com as populações locais, foi germinando o projeto de fazer a descoberta da mítica *Terra Australis Incognita* partindo do Peru. Depois de muitas peripécias, incluindo muitas viagens marítimas e terrestres, muito bem descritas por Ilídio do Amaral, Queirós conseguiu finalmente apoio para a sua proposta, nomeadamente do Embaixador de Espanha em Roma, a quem apresentou muitos documentos e planos de ação. Este, obteve a atenção do Papa Clemente VIII.

Depois de ouvir Queirós, Sua Santidade escreveu ao Rei de Espanha, Filipe III. Ultrapassando o Conselho das Índias, sua majestade, ordenou ao Vice-Rei do Peru que desse satisfação aos pedidos de Queirós e que excepcionalmente, os mesmos seriam suportados pela Fazenda Nacional.

A ilha do Ouro e a Viagem de Pedro Fernandes Queirós

Mas antes de prosseguir, e seguindo Luís Filipe Thomaz, no seu já referido trabalho apresentado em Coimbra, que desenvolve de modo profundo este tema, como é seu timbre, vejamos o que era a secreta *Ilha do Ouro*.

Uma das evidências da sua existência, será a legenda no Planisfério de Mercator de 1569, concluindo, depois de erudito estudo, que “Não havia, pois, segredo algum. Somos, por



Fig. 6. Excerto da carta de Mercator de 1569, de onde se pode ler a referida inscrição. No canto superior esquerdo, um excerto da carta de Abraham Ortelius de 1570, onde se pode comparar o contorno de idêntica península com o topónimo *Beach*.

consequente, levados a concluir que a Ilha do Ouro não foi inventada para despistar os portugueses, mas corria entre os malaio, e que foi destes que aqueles, como os árabes, a beberam.”¹³

Veja-se, no excerto da carta (fig. 6), situado no seu canto inferior direito, a legenda assinalada com uma seta, e a tradução de Luís Filipe Thomaz: “*Beach, Prouvincia aurifera quam pauci ex alienis regionibus advent, propter gentis inhumanitatem-* Beach, província aurífera, a que poucos de outras regiões acorrem, por causa da desumanidade da gente”.

Mas a existência da ilha do ouro terá sido reconhecida, entre os portugueses, após o seu estabelecimento definitivo em Malaca, em 1511. E Filipe Thomaz alude às informações da *Summa de Geographia* de Enciso (1519), ao mapa de Gaspar Viegas de 1537, ao *Livro de Marinharia* de João de Lisboa, às viagens de Diogo Lopes de Sequeira, logo em 1510, e outras evidências.

Houve várias tentativas para achar a ilha, nomeadamente as duas de Diogo Pacheco em 1519, despachado de Cochim por Diogo Lopes de Sequeira, que apenas colheu informações na costa ocidental de Samatra, e ainda, também por ordem do mesmo Diogo Lopes de Sequeira, e segundo João de Barros, a de Cristóvão de Mendonça.

Detalhemos um pouco mais a missão de Cristóvão de Mendonça¹⁴, que largou de Cochim, em Maio de 1522, comandando um navio, o *S. Cristóvão*, a *Caravela Rosário*, do comando de Pero Anes, Francês, um bergantim, o *Santo António*, do comando de Francisco Polés, e um parau comandado por Gonçalo Homem.

MacYntire e Tricket, consideram que a frota atingiu a costa pelo Norte, desceu a sua costa ocidental e dobrou a sua ponta Sul, passando pelo Estreito de Bass. Depois voltou, tendo um dos seus navios naufragado. Invernou na costa sueste australiana regressando depois

¹³ Cf. *op. Cit.*, p.72. Ver reprodução do planisfério de Mercator de 1569 no Apêndice III.

¹⁴ Ver um excelente resumo da autoria de Luís de Albuquerque, da eventual missão de Cristóvão de Mendonça, com três caravelas, que teriam partido de Malaca em 1512, “em busca da ilha do Ouro” em *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Caminho, Dir. Luís Albuquerque, coord. Francisco Contento Domingues, 2 vols., 1994, vol. II, pp. 727,728.

a Malaca. Luís Filipe Thomaz refere o condicionalismo físico da área, e considera impossível, no período sugerido pelos dois autores, executar a viagem com o itinerário proposto.

Contudo, um dado recentemente adquirido e mencionado por Luís de Albuquerque na sua entrada acima referida, no *Dicionário da História dos Descobrimentos*, veio confirmar a pouca consistência da argumentação dos dois autores.

Trata-se de se ter reexaminado uma pedra, no Museu Nacional da Cidade do Cabo, onde se pode ler:

[AQV]I VEO A VITORIA [DO CA] PITAM XPVAM DE M[EN]DOÇA AOS
25 DE MA[IO] DE 524. ESTA MOEDA BO[...] ODOS DE[...] AVRE[...]127

Portanto não seria possível a Mendonça estar no Cabo a 2 de Maio de 1524 se estivesse ainda na sua missão de descobrimento no Pacífico. Esta é a convicção de Luís de Albuquerque, e também de Luís Filipe Thomaz.

Adiantemos desde já, que é muito difícil que não tenham sido navios portugueses a explorar as costas australianas, ideia que em grande parte foi veiculada pelos autores das comunicações que constam das *Atas* da reunião Internacional que a Universidade de Coimbra organizou e que já referimos, e em que são coordenadores, Carlota Simões e Francisco Contente Domingues e oradores, José Azevedo e Silva, Francisco Roque de Oliveira, Luís Filipe Thomaz, Howard Worth e João Alberto Leitão Barata.

Dado o nível da Instituição, dos organizadores e dos autores, e tendo-se inaugurado o Museu da Ciência da Universidade poucos meses antes da publicação do livro de Peter Trickett, *Beyond Capricorn*,¹⁵ consideramos útil transcrever um excerto do texto da coordenadora do evento, incluído no *Prefácio* das *Atas*, que afirma a dado passo:

Quando ouvimos falar deste livro, [.....] pareceu-nos uma ótima oportunidade para reunir especialistas de diversas áreas que pudessem discutir este tema. O historiador Francisco Contente Domingues orientou-nos na escolha do painel de discussão, que reuniu a 8 de Maio de 2008 no Museu da Ciência da Universidade de Coimbra. Peter Trickett era um dos oradores convidados, mas por razões de saúde teve que adiar a sua viagem intercontinental e infelizmente não pôde assistir à discussão que o seu livro suscitou. Só nos visitou meses depois, em Outubro do mesmo ano, apresentando a palestra “Quem descobriu e cartografou a costa da Austrália?” numa sessão organizada pelo Museu da Ciência, que foi simultânea com a XIV Reunião Internacional de História da Náutica.

Na sua obra, Peter Trickett propôs a teoria segundo a qual os portugueses terão sido os primeiros europeus a chegar à Austrália, ainda durante a primeira metade do século XVI. O autor baseou a sua tese no estudo de alguns mapas do Atlas Vallard (1545), ao verificar que, fixando metade de um mapa do atlas e rodando

¹⁵ TRICKETT, Peter - *Beyond Capricorn, Beyond Capricorn: how Portuguese adventurers secretly discovered and mapped Australia and New Zealand 250 years before Captain Cook*.

a outra metade, se conseguem obter as costas australianas Leste e Sul com grande pormenor.¹⁶ Outra tese de Peter Trickett é a atribuição da descoberta da Austrália a Cristóvão de Mendonça, uma ideia que já fora defendida pelo australiano McIntyre nos anos 70 do Século XX e muito contestada na altura por diversos historiadores, entre os quais Luís de Albuquerque, professor de Matemática da Universidade de Coimbra e historiador dos descobrimentos portugueses. De todas as teses defendidas por Trickett no seu livro, esta é a que acendeu mais polémica entre académicos, tendo sido vigorosamente contestada por Luís Filipe Thomaz.

Uma delas é a toponímia das costas dessa grande ilha, que estão inscritas, por exemplo no Atlas Vallard da escola francesa de Dieppe. Nas imagens que iremos apresentar mais adiante, é evidente que a grafia dos cabos, baías, rios, etc., são maioritariamente portuguesas. Mas antes disso, veja-se (fig. 7), quão perto das costas da Insulíndia, está a grande ilha. Desconhecê-la parece difícil. De facto, o estreito de Torres tem cerca de 150 km de largura e a menor distância a Timor, nas costas do canto noroeste da Austrália, são cerca de 500 km.



Fig. 7. As distâncias entre a costa Norte Australiana e as ilhas mais chegadas, é muito curta. Do Cabo Yorke a Papua, são cerca de **150 km**. A Timor (não representada na carta) cerca de **500 km**. Notem-se ainda os ilhéus e recifes que polvilham o Estreito de Torres.

Vejamos agora (fig. 9, abaixo), um excerto de uma das cartas do Atlas Vallard e a totalidade da carta no Apêndice I. Depois de orientar as cartas para facilitar a leitura, e analisando o excerto da Fig. 9 e ampliando qualquer das duas, de modo que a leitura possa ser feita com clareza, verificar-se-á que a maioria da toponímia é portuguesa ou aportuguesada. Nos Apêndices

Aliás, admitimos que poderá ser ponto assente pelos geógrafos, que a grande maioria das cartas de Dieppe são de origem portuguesa. A observação do excerto da 1ª carta, na fig. 9 e a ampliação das que constam do Apêndice, é muito eloquente. Voltaremos a este assunto mais adiante, na parte final deste trabalho.

¹⁶ Fizemos um exercício gráfico, possivelmente com técnica idêntica à de Trickett e que expomos no



Fig. 8. Excelente registo das viagens de Queirós e Torres e ainda das de Mendaña, na qual Queirós foi piloto, baseadas nos diários náuticos). In *The voyage of Fernandez Op. Cit.*, duas últimas páginas do vol. 2.

A viagem de Queirós

Vejamos agora, muito brevemente, a viagem de Queirós. Estamos em Lima, em 1605. Depois de muitas vicissitudes, Queirós conseguiu finalmente o apoio do Vice-Rei. Foram-lhe cedidos o *San Pedro y San Pablo* de 150 toneladas, que seria a Capitania, por ele comandado.

O outro navio, chamado *San Pedro*, seria a *Almiranta*, que naquele período histórico era considerado o segundo, na hierarquia. Era comandado por Luís Vaz de Torres, designado na época por *Almirante*, de acordo com o critério acima referido.

Havia finalmente uma zabra, nomeada *Los Tres Reyes*, comandada por Pedro Beral Cermeño. Queirós conseguiu largar a 21 de Dezembro, muito tarde, segundo a sua opinião.

Na excelente carta (ver fig. 8), incluída na publicação da Hackluyt Society, vol. II (elaborada em 1904, com base nos diários náuticos), está registada, a traço-dois pontos, a viagem de Mendaña, sendo piloto Queirós.

A traço vermelho cheio, está desenhada a reconstituição da viagem de Queirós, de 1605. A tracejado a de Torres. Acrescentámos a direcção do vento, de acordo com o Diário Náutico e com o condicionalismo físico das áreas navegadas, escrito pelo piloto e também algumas notas críticas.

A variação da agulha foi determinada com frequência, sendo pelo menos, uma delas feita por azimute do Sol ao nascer e pôr. A navegação foi sempre de rumo e distância avaliada a olho. A viagem decorreu sem sobressaltos de maior, visto a rota seguida ser na zona do alíseo do sueste. A consulta das figuras 3, 4 e 5 (condicionalismo físico), mostram que o vento na área seria sempre favorável, o que aliás se verificou, apesar de naturalmente, ter havido alguma instabilidade mais perto do Equador.

Dado o detalhe da descrição da viagem e dos temas relacionados com a mesma, envolvendo muitos autores com elevado conhecimento prático das técnicas náuticas e também notável espírito de observação das condições geográficas e da vida das populações locais, quando as havia (visto que algumas ilhas eram desabitadas), todos os aspetos de uma viagem de descobrimento são cobertos e a sua leitura atenta será bastante útil.¹⁷

Aliás, os mapas que constam no *Appendice* do vol. II da publicação da Hackluyt, baseados nas informações contidas nos documentos coevos, relativos às viagens, estão primorosamente desenhados permitindo a sua perfeita leitura e interpretação.¹⁸ Um deles é o da fig. 8, o outro, é o do Apêndice V deste trabalho. A qualidade destes, indicia que igual mérito teriam as cartas que Queirós ou Prado e Tovar teriam elaborado.

Apresentamos em seguida excertos dos textos da Hakluyt, que confirmam esta e sugerem outras ideias. Esses excertos terão alguns sublinhados de nossa autoria, para chamar a atenção do leitor para alguns períodos mais importantes. Referenciaremos os textos transcritos pela numeração da publicação original. Note-se que a numeração das páginas está ininterrupta desde o início do vol. I ao fim do vol. II. Ver Índice da obra no Apêndice II. A sua consulta tendo como referência o número da página, permite identificar o autor.

Torna-se também desnecessário incluir notas de rodapé para localizar os textos, até porque além de terem o número da página, são brevemente comentados.



Fig. 9. Excerto de carta de Dieppe pertencente ao Atlas Vallard e apresentada na sua totalidade no Apêndice I.

¹⁷ São os autores dos textos transcritos pela Hakluyt (ver Índice nos Apêndices IIa, IIb): Pedro Fernandes Queirós, das *Narrativas* e dos seus 3 *Memoriales* Apêndices I, II, e III, descritos nos parágrafos I, II, e III do Apêndice. E ainda Gaspar de Leza, o piloto da viagem, e Torquemada

¹⁸ Note-se, por exemplo, que a excelente definição da reconstituição das viagens permite, por ampliação no computador, ler toda a toponímia e outros elementos importantes.

Transcrições e contribuições para um melhor conhecimento do navegador e da sua ação.¹⁹

Iniciemos então a inclusão dos excertos e breve comentário aos mesmos, tendo presente, para sua identificação, o Índice da obra no Apêndice II.

P. XXVIII: Opiniões do editor sobre a personalidade de Queirós:

We gather the character of Quiros from his narratives. He was a man of a *humane and generous disposition, averse to violence and bloodshed*. He was a zealous Catholic, striving to maintain religious feelings and to enforce morality among his people. *Brave and resolute himself*, full of zeal and enthusiasm, *he failed in the management of men*. He was often weak and vacillating and had not the force of will be necessary to control the turbulent and to cheer the half-hearted.

PP. XXIX, XXX: Mais características profissionais e humanas de Queirós. A ausência de óbitos numa viagem deste tipo, é notável. O seu caráter não tem qualquer semelhança com o de Magalhães. Assemelha-se mais a Colombo:

There was *not a single instance of capital punishment* during the expedition, and *not a single death*, with the exception of the Father Commissary, who died of old age. *Quirós was a thorough seaman, and the best Pilot of his time*. He was *not a self-seeker*, but was devoted to a *great idea*, and persistently strove to realize it with unswerving resolution, until death ended his career.

Quirós *was very unlike his countryman Magellan*. He rather reminds us of the great Genoese. *Like Columbus, he was a visionary, full of dreams and religious aspirations*. Like Columbus, he was devoted to one idea, which he followed with unchanging fidelity to the day of his death. Like Columbus, he was gentle in dealing with those who opposed him, and often weak. One dream of Quirós was that in his Southern Continent there should be justice to the converted natives, and that the *evil deeds perpetrated in Mexico and Peru* should not be repeated.

P. 185: Instruções de Queirós ao Almirante, Luís Vaz de Torres (oito páginas da publicação), que indiciam elevada competência técnica do chefe da expedição e que também revelam mais detalhes sobre os aspetos náuticos da viagem. Repare-se que a missão incluía detalhada informação hidrográfica, razão pela qual a cartografia da época era tão rica:

[...]Further, he is to be diligent in *taking the sun daily*, and at night the *star Crucero*, or at least whenever the weather admits of it, that he may know *his*

¹⁹ Optámos por não traduzir os excertos, visto consideramos de muita confiança o trabalho do autor das transcrições, dado o prestígio da Instituição que editou e publicou esta obra.

latitude and plot it on his chart, making allowances for lee-way, caused by winds or currents, and to the variation of the needle; and for greater accuracy, he shall take care to correct it by the sun, or by a known star when on the meridian. He is also to be careful to note the number of leagues made by the ship each day, the winds and the changes, the showers, currents, flights of birds, shoals of fishes, and signs of land, with its appearance when sighted. Also, he is to note the islands, whether inhabited or uninhabited, and place them on the chart in their latitude, longitude, and form. If it is continental land, he is to do the same as regards ports, capes, anchorages, and all other features; writing descriptions of the positions of each feature, of the rivers and places where wood and water can be obtained, as well as the rocks and reefs that are met with. If the bottom is sand, it is to be denoted by dots of ink, if of rocks by small crosses. Besides these details, the color, shape, features, and dress of the inhabitants are to be noted, their food, arms, boats, behavior, and government and religion; so that a full and detailed account can be given to the King our Lord in his Council of State, from whence the orders for the voyage were issued. . .

P. 226: Muito importantes referências aos simples, mas eficientes métodos para obter informação hidrográfica, física, sociológica, económica, política, características da sua população, tais como modos de vida, sua relação com os habitantes de outras ilhas, etc. A informação obtida foi confirmada no local, por iniciativa de Queirós.

The Captain further asked Tumai whether he knew of other lands far or near, inhabited or uninhabited. For this he pointed to his island, then to the sea, then to various points of the horizon; and having explained by these signs, he began counting on his fingers as many as sixty islands, and a very large land, which he called “Manicolo.” The Captain wrote down the names, having the compass before him, for noting the bearing of each island from the one where they were, called “Taumaco,” to S.W., S.S.W., and N.W. To explain which were small islands, Tumai made small circles, and for larger ones larger circles; while for the large land he opened both his arms and hands without making them meet. To explain which were the distant islands, and which were nearer, he pointed to the sun, then rested his head on his hand, shut his eyes, and with his fingers counted the number of nights one had to sleep on the voyage. In a similar way he explained which people were white, black, or *mulattos*; which were mixed, which friendly, which hostile. He gave it to be understood that in one island they ate human flesh, by biting his arm, and indicated that he did not like such people. In this way and in others it appeared that what he said was understood. He repeated it many times until he was tired, and, pointing towards the S.W., W., and other parts, he gave it to be well understood how many more lands there were. He then showed a desire to return to his house, and the Captain, the more to please him, gave him things brought for barter, and he departed after embraces and other tokens of love.

Next day the Captain went to the village where our people were, and in order to corroborate what Tumai had said, he assembled the natives on the beach.

P. 388, 23 de Maio: Observações em terra, e sem balanço que permitiam observar o Sol com maior rigor, determinar a variação da agulha, o erro do astrolábio, a latitude:

The people got ready to go on *shore to wash clothes*, for we were in haste to make sail and continue the discovery of this coast. Gaspar Gonzalez, the Chief Pilot, also landed to *observe the variation of the needle*, and to *take the sun on shore, and at the same time to adjust his astrolabe*. His observation gave him a latitude of 15 20' S. As regards the variation, I will give it with the rest. He also observed *that the tide was an hour and a-half behind that of Spain*.²⁰

P. 402: Mais importantes informações sobre a variação da agulha, de onde sobressai a sua observação em terra, comparando a direção da agulha magnética com a verdadeira, desenhando no solo e sem balanço, uma meridiana:

On the 4th of July, being on the Line, the needle was to N.E. In the Bay of St. Philip and St. James, the *Chief Pilot went on shore to see the meridian, that he might know the variation of the needle in this bay*. He found it 7° N.E. At the end of July, being on the tropic, we found the variation N.E. On the 6th of October, being on the tropic of Cancer, I found that the needle was fixed. On the 15th of September, we found it to point N.E. The Bay of St. Philip and St. James and the Port. ...

P. 458: Informação de Luís Vaz de Torres, sobre o motim a bordo da Capitania, tendo-se decidido não castigar o principal culpado, demonstrando assim, segundo Torres, fraqueza injustificada. Torres considera que a desistência de Queirós em continuar a missão, foi consequência do incidente com o piloto:

The crew of the Capitania at this time were mutinous, desiring to go directly to Manilla: on this account he sent the Chief Pilot as a prisoner on board my ship, without doing anything further to him or others, though I strongly importuned him to punish them, or give me leave to punish them ; but he did not choose to do it, from whence succeeded what Your Majesty knows, since they made him turn out of his course, as will be mentioned, and he has probably said at Your Majesty's Court.

PP. 464, 465: Curiosa e muito importante informação sobre agentes da expansão islâmica na área e ainda dos concorrentes holandeses.

We observed the *variation in all this land of New Guinea to the Malucos* ; and in all of it the variation agrees with the meridian of the Ladrone Islands and of the Philippine Islands. At the termination of this land, we found *Mahometans* who were clothed, with *artillery* for service, such as *falconets and swivel guns and arquebuses*. They go conquering the people who are called Papuas and preach to them the sect of Mahomed. They sold us fowls, goats, fruits, and some pepper,

²⁰ Cf. *The Journal of Pedro ...*, *op.cit.*, p. 388.

and *biscuit which they called sago, which will keep more than twenty years. The whole they sold us was but little, for they wanted cloth, and we had not any; for all the things that had been given us for traffic were carried away by the Capitania, even to tools and medicines, and many other things which I do not mention, as there is no help for it; but without them, God took care of us.* These Moors gave us news of the events at the Malucos, and told us of *Dutch ships*, though none of them came here; although they said that in all this land there was much gold and other good things, such as pepper and nutmegs.

P. 479, 480: Importantes referências à mobilidade das populações, que, atendendo às características das suas embarcações, revela haver intercâmbio com os habitantes de outras ilhas. Preciosas informações sobre o nível civilizacional dos habitantes. Esta informação complementa-se com a que se segue, na mesma página.

The islanders have *their boats, well made*, and sufficient for passing from one island to another. Overall, these are certain indications of the neighborhood of a more civilized people, and it is no less an indication of this that they castrate their pigs and fowls.

479: Descrição de algumas características sociais dos nativos.

The population is numerous, *the colors of the people are white, brown, shades of mulattos, Indians, and crosses of one and the other.* Some have their hair black, thick and loose, others have it twisted and curly, others ruddy and fine: *these differences being indicative of much intercourse and commerce. For the above reason, as well as owing to the excellence of the land, and to there being no artillery or firearms with which to cause death, also because they do not work in silver or other mines, and for many other reasons, it is to be believed that these people are very numerous ; but they do not know any kind of art, fortified places, nor army, kings, nor law; being nothing more than simple heathens, divided into tribes, and with little friendship between them. Their arms are the usual ones: bows and arrows without herbs, 1 clubs, sticks, lances, and darts. It is a decent people, clean, cheerful, and reasonable, and as grateful as we have found them. On all these grounds there is reason to hope that, with the aid of divine providence, and by gentle means, it will be very easy to pacify, to indoctrinate, and to content them.*

P. 511: Excerto da carta enviada por Diego de Prada y Tobar a Filipe III, que revela a certamente rotineira derrota, maioritariamente terrestre, de Ormuz a Veneza

Being *unable to embark in the ship* in which the Viceroy Ruy Lorenzo de Tavora went, owing to its having been lost with the ship *San Andres*, I resolved to go to Hormuz, and thence *by land* with the *caravan of the Venetian merchants*, journeying *little by little to Aleppo*, and thence to *Venice and other places*, until I reach this Court, kiss the hand of Your Majesty, and give a full and particular account.

P. 518. Este documento foi extraído de um volume de *Papeis Tocantes a la Iglesia Epanhola*, no British Museum (4745. f. 11), foi publicado em Edimburgo em Espanhol e traduzido por Dalrymple. São muito evidentes as relações tensas entre a Espanha e a Inglaterra.

The *Father Friar Juan de Silva* has very zealously and diligently worked to attempt its discovery, and the spiritual and evangelical reduction to our *holy faith and Catholic religion of its innumerable inhabitants*, who have for many ages waited for so divine and celestial a benefit at the hands of Your Majesty. For all his *Order* desires to undertake so great an enterprise being of one of the most important that the Catholic Church has entered upon or can enter upon. All us, her faithful sons, ought to do our best to forward the undertaking by all possible means. *For the English and Dutch heretics, who are instigated by the Devil as much as in his power, roam about avariciously to reconnoitre, discover, and settle the principal ports, which, on this great land, face the South Sea, and to establish there the most poisonous venom of their apostacy.* With most vehement anxiety, they seek to be before us, who bring the sovereign light of the evangel.

Estas informações são apenas uma amostragem do manancial de conhecimento que as viagens de Queirós e de outros que o antecederam na descoberta do Pacífico, aos quais podemos acrescentar, por exemplo dos portugueses ao serviço de Castela João Rodrigues Cabrilho e Sebastião Rodrigues Soromenho, que colheram muita informação na costa oeste dos atuais estados Unidos em meados e fins do século XVI, nomeadamente na zona da Califórnia, para apoio dos navios da carreira de Manila à chegada à costa, depois do regresso da Ásia. Este grande Oceano, foi a última fronteira das explorações marítimas de alto-mar, das quais são principalmente responsáveis Portugueses e Espanhóis. Contudo, como se viu nas transcrições e também no início deste trabalho, Ilídio do Amaral, tendo conhecimento do ambiente académico, afirma que:

“Os autores da publicação acima citada [refere-se a *Science in the Spanish and Portuguese Empires, 1500-1800*, Stanford University Press] deram relevo à importância do legado ibérico para a compreensão das revoluções científicas da idade moderna e questionam quais os motivos das visões reducionistas e depreciativas associadas com a cultura científica ibérica que ainda persistem nas grandes narrativas historiográficas sobre a formação da ciência moderna.” E mais adiante: “Continua a haver muito que explorar: há centenas e milhares de manuscritos”.

Consideramos que a situação tem progressivamente melhorado nos três últimos decénios, dadas as múltiplas reuniões em que participam académicos de Portugal e Espanha, e dos países de expressão castelhana e portuguesa, entre outros, havendo atualmente um novo paradigma de reuniões internacionais, cobrindo uma larga variedade de temas, que muito têm contribuído para se esclarecer o passado.

Vejamos ainda um excerto da obra da Hackluyt, da autoria do coordenador, Sir Clements Markham, que informa que Torres, depois da sua separação de Queirós, enviou a

este e ao rei uma carta com importantes informações. Veja-se abaixo esse excerto. Ao qual se segue um resumo das consequências da viagem de Queirós - Torres.

P. XXVIII: Última carta de Torres e resultados das viagens.

The letter of Torres was first printed in Burney's Voyages, from a copy obtained and translated by *Dalrymple, who suggested the name of Torres Strait for the principal discovery* of that navigator. The Spanish Government jealously concealed the knowledge acquired by their great explorers and left their noble deeds in oblivion. It was *left to Englishmen to immortalize the names* of Quirós and Torres, whose achievements were so long forgotten by their own countrymen.²¹

...

The *actual results of the voyages of Quirós and Torres* were the discovery of thirteen coral islands in the Pacific, of the Duff and Banks groups, of the New Hebrides, of the eastern end and southern coast of New Guinea, and of Torres Strait, with its innumerable islands: *not a barren record*.

Mas consideramos útil, e para memória futura, analisar como se poderia ter reconhecido a Austrália, tendo em conta o condicionalismo físico da área.

Para isso, examinemos um excerto de uma carta hidrográfica do mesmo. Analisemos novamente a fig. 7, onde se podem ver os inúmeros baixios, ilhas, ilhotas, atóis, e as sondas que na área pouco excede os 10 metros, havendo, contudo, a leste e oeste do estreito, uma subida abrupta do leito marinho, com sondas que chegam aos mil metros.

Analisemos ainda, e agora na Fig. 10 (excerto da mesma carta da fig. 7), não só a profusão de baixios já acima referidos, entre o Cape York e o *South Point* (a azul), e as profundidades elevadíssimas a leste e a oeste do estreito (a branco), as distâncias entre ilhas ou ilhéus do estreito de Torres, como também uma possível derrota de um veleiro de pouco calado, atravessando o estreito em época do ano favorável.



Fig. 10. Derrota possível de um veleiro, em qualquer sentido, tanto com vento SE como com vento NW fazendo escala em ilhas ou navegando entre elas.

²¹ Dalrymple, one of the best European cartographers, was an honest man. He never forgets to refer the source of his charts, being the Portuguese ones profusely spread on his work.

Verifica-se que a distância de cerca de 150 milhas entre o *Cabo York* e o *South Point* na Papua-Nova Guiné, poderá ser dividida em tiradas relativamente curtas como as assinaladas, perfeitamente possíveis de serem navegadas com um veleiro da época, não só malaio, como árabe ou português.

Acrescente-se, que as numerosas ilhas não são só perigosas para a navegação, como poderão também servir de abrigo para quem queira atravessar o estreito no sentido Norte Sul, ou no sentido oposto.²²

Além disso o vento é favorável (de través), tanto na monção de NW como na de Sueste, como se mostra na figura.

Isto, aliado à toponímia portuguesa nas cartas de Dieppe e a outros indícios cartográficos, permite-nos concluir que a probabilidade de visitas ao território que mais tarde se chamaria Austrália, através do estreito de Torres, é muito elevada. Voltaremos novamente a este assunto, nas conclusões.

Mas vejamos ainda a fig. 11) e com maior detalhe as estatísticas da direção do vento na área do Estreito de Torres ao longo dos doze meses do ano, obtida por observação direta durante largo período.²³

Este excelente estudo, efetuado pelas autoridades marítimas australianas, mostra-nos as condições de intensidade do vento em m/s, a sua direção e predominância, ao longo dos 12 meses do ano.

Note-se que prevalece em direção e intensidade, durante os meses de Abril a Novembro o vento Sueste, que corresponde ao Alíseo do Sueste soprando nessas latitudes. Durante os meses de Dezembro a Abril (o Verão do respetivo hemisfério), dá-se neste mês a lenta transição para a monção de noroeste, que sopra por vezes variável e de pouca intensidade, havendo também calmarias e aguaceiros frequentes. Verifica-se que a “monção” de noroeste é de período mais curto

Tanto os ventos de leste como os de noroeste, sopram numa direção perpendicular à derrota de um veleiro que o pretenda atravessar tanto num sentido como no outro. Assim, tanto a ida como o regresso estão garantidos.

Além disso, as ilhas de maior dimensão são avistáveis a grande distância, entre a costa da Nova Guiné e a Austrália. Isto significa que, para navegar para o estreito partindo da Insulíndia, os meses de Abril a Novembro são desfavoráveis, sendo o período de Dezembro a Março, o mais favorável. Nestas condições, havendo esta regularidade que era naturalmente conhecida pelos marinheiros locais, “não descobrir” a Austrália nos séculos anteriores a Cook, parece impossível.

²² As grandes profundidades que estão a leste do estreito, não estão representadas neste excerto.

²³ Ver, SUPPIAH, Ramasamy; BATHOLS, Janice; COLLIER, Mark; KENT, David e O'GRADY, Julian -**Observed and Future Climates of the Torres Strait Region**, pp. 20, 21.

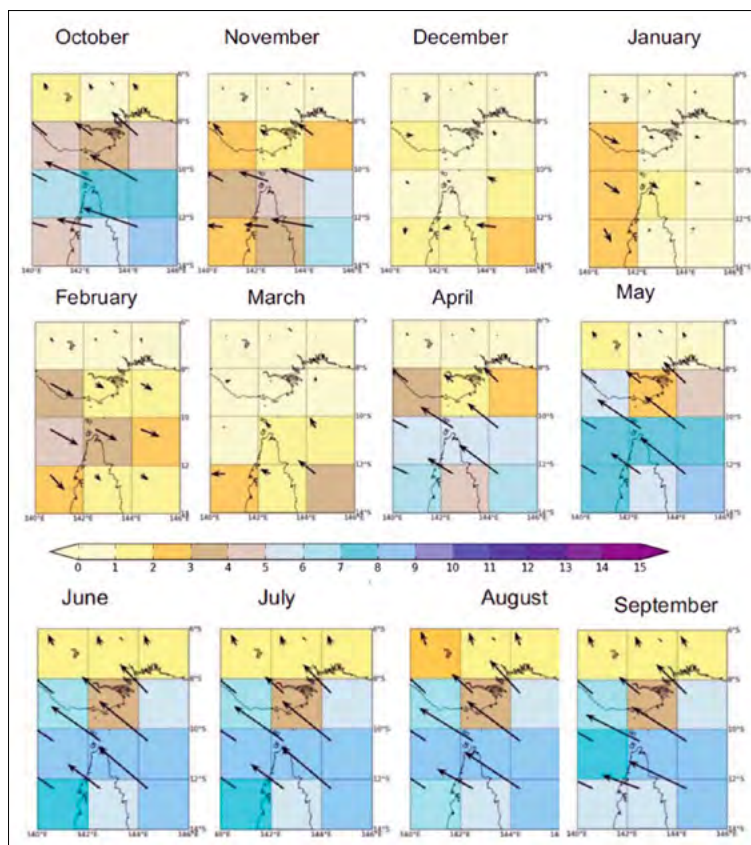


Fig. 11. Intensidade do vento em m/s, e a sua direção e predominância, ao longo dos 12 meses do ano na zona do Estreito de Torres. Intensidade indicada também pelo comprimento das setas

Evidentemente que se admite que o primeiro avistamento e/ou desembarque na zona do Cabo Yorke, terá sido não planeado, mas sim, accidental e devido a condições meteorológicas adversas.

Mas, para melhor esclarecer a possibilidade de um veleiro da época e de médio porte atingir e cartografar as costas australianas partindo da Insulíndia, vejamos a figura 12, que é um excerto do programa meteorológico da *internet*, designado por *windy*.²⁴

Vejá-se a circulação do vento ao redor da Austrália para o dia 3 de Agosto de 2024, que é, com muita aproximação, semelhante às estatísticas anuais para este mês, principalmente as que são fornecidas pelos roteiros, nomeadamente as *Sailing Directions (en route)* da Americana *National Geospatial-intelligence Agency* relativo à área oceânica em causa.²⁵

²⁴ Ver, <https://www.windy.com/pt/-Ondas-waves?waves.52.382.4.899.5.i:pressure>.

²⁵ Ver, PUB. 75, *Sailing Directions (enroute), North, West, and South Coasts of Australia*, National Geospatial-Intelligence Agency, Springfield, USA, 14th edition, 2022
Springfield, Virginia. 2022

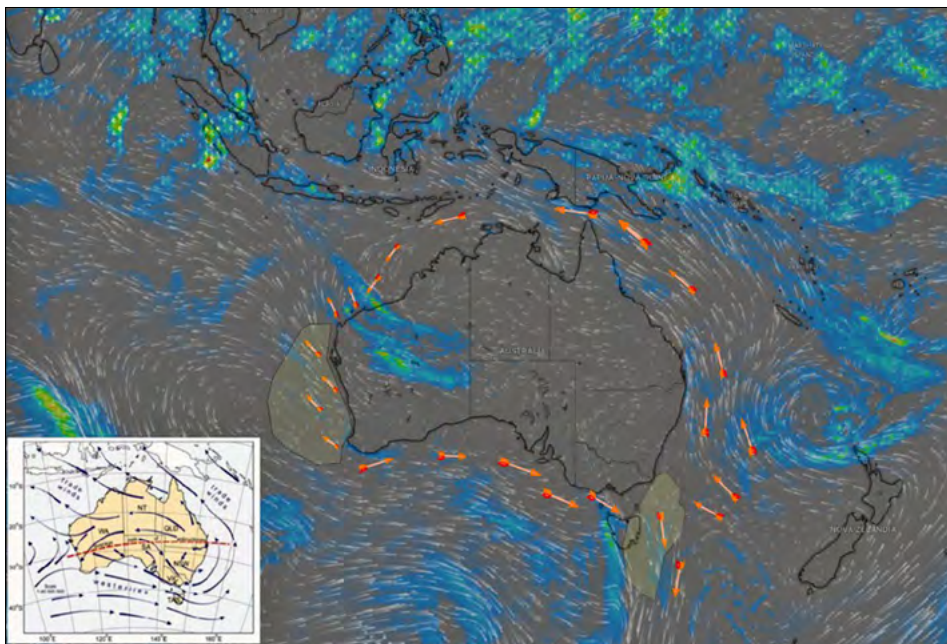


Fig. 12. A Monção de Sueste (também conhecida como Alísio de Sueste), geralmente associada a tempo claro, estende-se de abril a Novembro, quando domina toda a área a N de 25°S, com direções variando entre Sul e Leste. Num raio de 20 milhas da costa, os efeitos da brisa terrestre e marítima são sentidos em condições adequadas. A monção de NW sopra de Dezembro a Março e, especialmente na transição com a de Sueste, está associada a chuva céu nublado e aguaceiros.

Na figura inserta no canto inferior esquerdo, mostra-se a estatística já apresentada na fig. 5.

Veja-se também na figura 12, nas costas Sudoeste e Sueste, umas manchas amareladas (por nós acrescentadas), que delimitam zonas de difícil progresso, dado a instabilidade meteorológica da área, com ventos variáveis.

Não sendo objetivo deste trabalho, “descobrir quem descobriu a Austrália”, poderemos, no entanto, sugerir em que condições se poderia reconhecer as costas da “ilha do Ouro”, o que faremos a seguir.

No caso de uma expedição oficial, ou mesmo particular, que tivesse como missão “descobrir” a área, dever-se-iam armar duas caravelas e uma fusta (navios, convenientemente de pano latino e em número suficiente para se apoiarem mutuamente), tendo como porto de largada, Timor, que está a poucas milhas da costa NW da Austrália.

Sendo a distância total a percorrer na derrota que desenhámos na figura 13, cerca de 7500 a 8000 milhas, o tempo consumido na viagem, à velocidade média de 4 nós, seria de entre 3 a 4 meses, tendo em conta as necessárias escalas para reconhecimento, aguada e outro tipo de abastecimento.

Repare-se que tendo em consideração o condicionalismo físico da área, propomos o périplo da ilha no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, e a iniciar-se na costa oeste.



Fig. 13. Ver texto incluso.

Nestas condições, a largada de Timor deveria ser em Maio ou Junho, o que permitiria que ao completar a viagem, chegando ao atual Estreito de Torres, ainda soprasse o alísio do SE e não a monção de NW (rever a fig. 11), que seria contrária ao progresso da expedição. Larguemos então de Timor e demandemos a costa australiana.

De facto, tendo a costa NW, aproximadamente a orientação NE-SW, o alísio do SE, com a sua regularidade e direção, permitirá, como se pode observar, que os navios façam toda a viagem até cerca de 25°S, sempre com amuras a BB, à bolina folgada.

A partir da ilha atualmente designada por Dirk Island, atendendo à orientação da costa entre a mesma e o Cabo Leeuwin, e ao vento, que já será variável em direção e intensidade, será necessário efetuar a manobra que fez Bartolomeu Dias, para dobrar o C. da Boa Esperança²⁶. A costa Sul, onde predominam ventos dos quadrantes de W, mas também variáveis e de outros quadrantes, a demanda do estreito de Bass não seria fácil.

A viagem na costa leste seria algo mais complicada até aos 30° S. Mas a partir daí, o reconhecimento da costa e as escalas para este efeito e para aguada seriam relativamente fáceis, dado o vento ser o regular alísio do Sueste, que sopraria para ré do través.

Não se deve pôr de lado a longa tirada correspondente à Grande Barreira Australiana. A navegação entre a costa e a Barreira de coral é possível e tem a grande vantagem de ser muito mais abrigada do mar provocado pelo alísio.

²⁶ Ver, por exemplo, o vol. 4 dos nossos *Estudos da História da Náutica ...*, op. Cit., pp. 266, 267.

Todo este raciocínio admite que conhecemos já as características físicas desta ilha-continente, o que não acontecia nos séculos XVI e XVII. Mas isso não implica que a ilha não tivesse sido visitada, não só por Malaio, como também por Árabes e Portugueses ou Espanhóis.

Quanto aos portugueses, vejamos qual o caráter da sua vida na Insulândia, depois da sua chegada no início do século XVI. Demos a palavra a Luís Filipe Thomaz:

“... a presença portuguesa nos mares do Oriente não constitui um processo único, mas um feixe de três fenómenos, relativamente independentes, ainda que interligados: a *expansão oficial, política e comercial*, que as crónicas e a documentação dos arquivos retratam em razoável pormenor; a *expansão missionária*, testemunhada por cartas dos religiosos e crónicas das suas ordens; e a *diáspora informal* de comerciantes e aventureiros, de ignoramos quase tudo, devido à escassez dos documentos que nos chegaram. Os seus âmbitos geográficos não coincidem: se a empresa oficial se limita ao litoral e se desenrola sobretudo no Mar Árábico, a oeste de Ceilão, a difusão dos missionários ultrapassa-a por vezes largamente, pois acham-se missões portuguesas no Japão, no interior da China, nos Laos, em Timor, na corte mogol e até no próprio Tibete.

A diáspora de aventureiros e mercadores merece uma atenção especial, pois é essencial para a contribuição do nosso tema. Do ponto de vista oficial é um fenómeno marginal, como que um acidente da História do Império; mas na realidade; mas na realidade atingiu numerosas zonas em que a presença de oficiais da Coroa jamais logrou implantar-se. Para mais, parece ter proporcionado contactos culturais muito mais íntimos, visto ter tido por veículo principal casados – isto é, homens que desposaram mulheres nativas – conversos e outras castas de topazes ou mestiços culturais, irmanados mais pela religião que pela fidelidade ao soberano.²⁷

Conclusões

Atendendo ao acima exposto, poderemos concluir o seguinte:

- Pedro Fernandes Queirós, depois de ter adquirido experiência náutica em navios portugueses, que incluíram viagens para a Guiné, e após o casamento com uma madrilena, ofereceu os seus serviços a Filipe III, tendo embarcado para o Perú em 1590.

- Passado pouco tempo, embarcou como piloto da Armada de Álvaro de Mendaña e Neyra, que tinha como missão a colonização das ilhas Salomão, tendo adquirido valiosa experiência náutica, e iniciando assim as suas viagens pelo Pacífico.

- Depois de prolongadas e difíceis negociações, conseguiu de Filipe III o patrocínio de uma armada, que iria, de acordo com as ambições e sonhos do nosso marinheiro, descobrir e iniciar a colonização da mítica ilha do Ouro, tendo como “imediato” Luís Vaz de Torres.²⁸

²⁷ Cf., THOMAZ, Luís Filipe F. R. - **A Expedição de Cristóvão de Mendonça e o Descobrimento da Austrália**, in **Portugueses na Austrália, as Primeiras Viagens**, pp. 59-126. Sublinhados nossos.

²⁸ Note-se que a designação hierárquica dada ao “imediato” ou segundo-Comandante da frota era a de Almirante, sendo neste caso, Torres o Almirante e Queirós o Capitão Mór.

- Todas as viagens estão primorosamente conjecturadas na fig. 8, e revelam, acompanhando-as com os textos e diários náuticos, que lhes deram origem, publicados em vários documentos, nomeadamente na obra em 2 volumes da Hakluyt Society, e nos nossos comentários aos excertos acima expostos, mostraram a determinação de Queirós em cumprir o seu sonho.

- Contudo, depois de uma viagem rica em acontecimentos, nomeadamente os contactos com as populações locais e suas características sociais, a descoberta de mais ilhas e arquipélagos, e de colher muita informação náutica, sendo muito útil a observação da variação da agulha, tão importante para futuras viagens, Queirós teve de abandonar a missão essencialmente por motivos de saúde, cabendo a Torres terminar a mesma.

- Além disso, a formação técnica de Queirós era notável. Chamámos, por exemplo, à atenção do leitor, para as *instruções* que Queirós deu a Torres, das quais extraímos acima algumas linhas. Essas instruções cobrem, contudo, mais de 8 páginas da publicação da Hakluyt, (1ºvol.), contendo também muitas instruções de manobra dos navios de acordo com as condições de vento e mar, revelando vastos conhecimentos também nessa área e na área da segurança da navegação e da navegação em frota.

- E esta característica da personalidade de Queirós é reconhecida por muitas entidades, como vimos acima. Contudo, as características negativas da sua personalidade são também frequentemente apontadas, como por exemplo, pelo Comandante James Burney, da marinha inglesa, num dos volumes do seu monumental trabalho, publicado em 1806:

The character of Quiros as a navigator and a discoverer is unquestionable. In other respects, his abilities were, if not below mediocrity, by no means equal to the task of forming settlements in newly conquered countries. Though a passionate admirer of the natives of the South Sea Islands, and acquainted with their manners, his conduct towards them, independent of its injustice, has all the character of levity and inexperience. ...²⁹

- Outra, de entre muitas fontes, que permitem conhecer melhor esta personalidade, são os seus 54 *memoriales*, que são notáveis. No Apêndice VI, apresentamos um excerto do 4º Memorial, com sublinhados de nossa autoria.

- Poderemos considerar que Queirós teve comportamento idêntico ao de Bartolomeu Dias, que ao chegar ao Rio do Infante, depois de reunido o conselho, decidiu retornar à pátria, estando, contudo, já a navegar em águas do sonhado Índico. Contudo, tal como Queirós, também Dias obteve muita informação náutica da costa e águas do Cabo da Boa Esperança até o R. do Infante, e da costa sudoeste de África, visto que eram desconhecidas a

²⁹ Cf., BURNEY, James - *History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean, in which The Geography of the Early Accounts is examined and compared with that of Modern Navigations; especially for the purpose of settling the Situations of the Lands which have not been seen since their first Discovery. The Whole drawn up in Chronological Order, and illustrated with charts and other plates.* by James Burney, Captain in the Royal Navy. London, From the Year 1579, to the Year 1620, pp. 316, 317..

zona entre o Cabo e o limite sul da viagem de Diogo Cão.

- A viagem de Pedro Fernandes de Queirós, com a missão de descoberta da mítica ilha do Ouro, foi possivelmente a única conhecida e bem documentada que tentou cumprir esta missão. Porém, vários indícios cartográficos, documentais ou outros, indicam que houve outras viagens, planeadas ou acidentais.

- Foi intenção do signatário deste trabalho, aproveitar a viagem de Queirós para estudar um indício importante, o condicionalismo físico da área marítima adjacente e das rotas de comércio já estabelecidas e/ou as de descobrimento ou colonização e suas consequências. Tendo em consideração este tema, que foi acima e na parte final deste trabalho, analisado, poderemos concluir o seguinte:

- Um périplo da grande ilha, será possível, sendo conveniente o porto de largada ser no caso português, o porto de Timor. Ver novamente a figura 13.

- O alíseo do sueste estará bem estabelecido logo no início da viagem, permitindo uma navegação com vento largo, e a observação da costa e mar adjacente, havendo certamente instruções, idênticas às que desde o século XV eram dadas aos navios das descobertas ou das viagens ou das carreiras. Anteriormente ao Atlas Vaillard, quantas observações não teriam sido entregues aos organismos oficiais, portugueses e espanhóis, que iam sucessivamente enriquecendo o conteúdo do Padrão.

- Note-se ainda que, como tivemos oportunidade de salientar em trabalho nosso, recentemente publicado, a coroa, ou seus representantes no Ultramar, “encomendava” missões de levantamento hidrográfico.³⁰ Esta poderia ser uma das origens da informação que permitiria produzir a cartografia de que o Atlas Vallard é um exemplo.

- Como acima afirmámos, os marinheiros portugueses tinham muita experiência de navegação em mares desconhecidos. Veja-se (fig. 14) a reconstituição da viagem de António de Abreu às ilhas Molucas, em 1512, durante a monção de noroeste. Como a monção, na parte final da viagem, não permitia demandar as Molucas, visto ter enfraquecido e ter começado a *virar para Sueste*, foi necessário esperar por esta na ilha de Ceram, e demandar então as ilhas das especiarias. Tal solução está ilustrada na fig. 14, na parte final da derrota. Na fig. 15, está conjecturada a viagem de regresso, já com a monção de sueste. E tudo isto se passou, apenas 12 anos depois de os portugueses chegarem ao oriente.

- Dadas as características da presença portuguesa no Oriente, muito bem definida acima por Luís Filipe Thomaz, *a diáspora informal* de comerciantes e aventureiros poderia ser outra das origens das informações de carácter náutico e geográfico.

³⁰ Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - **Roteiros Portugueses, séculos XVI a XVIII, sua Génese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo**, pp. 119-166. Será extremamente útil a consulta deste extenso capítulo, onde se podem analisar as instruções dadas aos navegadores, e o seu percurso até irem atualizar ou promover nova cartografia, roteiros e outro tipo de informações. E ainda, sobre a rapidez e rigor como se colhia a informação, será útil consultar o nosso trabalho “O Mundo Natural e a Expansão Marítima”, in Estudos vol. 4, op. cit., pp., 183-186. E ainda, sobre a demanda das Molucas, ver do autor, “Ventos e Correntes e Expansão Marítima”, in Estudos, vol.4, op. Cit., pp. 215, 216 e também no seu Anexo IV a.

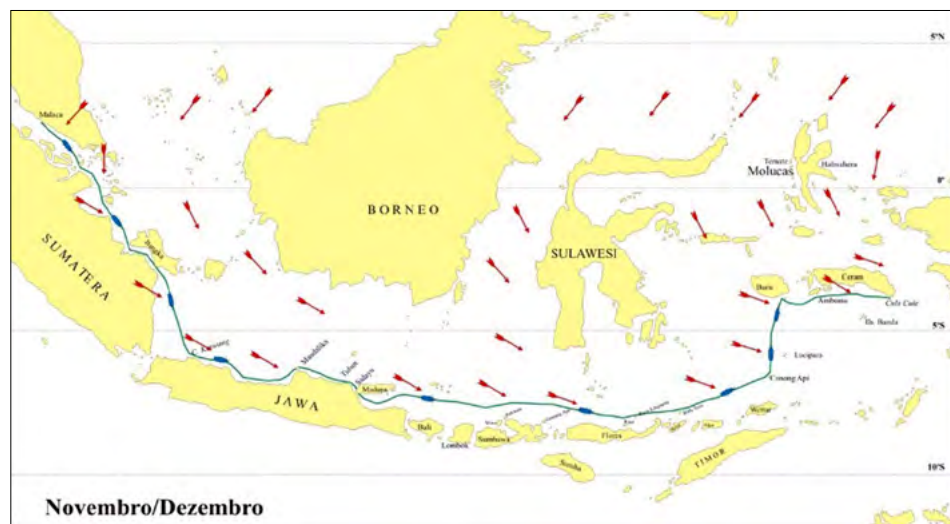


Fig. 14. Viagem de António de Abreu em 1512, de Malaca para as Molucas com a monção de noroeste.

- Outra poderia ser a de marinheiros e/ou comerciantes Árabes ou Malaaios, que poderiam ter tido oportunidade de transpor por acidente ou em missão de pesca, a pequena distância que separa a Nova Guiné do atual C. Yorque.

- Mas a boa qualidade da informação náutica contida nas cartas, a sua toponímia, maioritariamente portuguesa ou aportuguesada, o facto de, como vimos acima, as frotas ou mesmo os navios isolados em missão de descoberta ou de soberania, terem missões bem definidas nos aspetos, entre outros, os de condução da navegação e recolha de informação náutica, levam-nos a admitir, que uma viagem de reconhecimento das costas australianas poderia ter sido ordenada e executada com êxito.

- Ou poderia ter sido mais do que uma missão. Em qualquer circunstância, a navegação de descoberta seria, de acordo com as características físicas da Ilha, com o vento dominante e as restantes razões acima referidas, um périplo no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.

- Dado o período político que se atravessava, com a união das coroas Ibéricas, a estas nada interessava a divulgação da informação obtida por eventuais viagens de “descobrimento”. Mas o que será verdade, é que a informação terá chegado, por outras vias aos Europeus, que iniciavam, na altura a sua expansão Ultramarina. Mas na realidade, só em pleno século XVIII se iniciou a sua colonização.

Nestas condições, e em conclusão, pensamos continuar em aberto a relação entre um reconhecimento da Ilha do Ouro no século XVI e a cartografia coeva. Consideramos ainda, que se tal acontece, a informação contida nessa cartografia, não seria o produto de viagens de pescadores ou de outros navegadores das áreas próximas da costa, mas sim de navegadores tecnicamente preparados para efetuar essa ou essas missões.



Fig. 15. Regresso das Molucas para Malaca com a monção de sueste.

Nota final

E tanto Queirós como Magalhães são lembrados, como o provam os inúmeros estudos que a estas personalidades são dedicados. Esta viagem, embora sem atingir o seu objetivo final, foi mais um contacto que mais alguns europeus tiveram com gente e território, que vivia separado do resto do mundo. E foram também mais ibéricos que alargaram o conhecimento de mais um oceano. Ou do último Oceano, visto que os Ártico e Antártico ficarão para quem estava mais perto.

E um dos que estava perto, o Commander Robert Falcon Scott, recebeu de Sir Clements Markham, editor e tradutor das viagens de Queirós e Presidente do *Council* da Hacluyt Society, a seguinte dedicatória no exemplar do livro que lhe ofereceu:

My Dear Scott

I dedicate this translation of the voyages of Pedro Fernandes de Quirós to you, because efforts and aspirations of the first navigator who ever conceived the idea of discovering the Antarctic Continent, cannot fail to have an interest for you, who have actually made such great discoveries in the Far South; as a tribute also of admiration for your great qualities as a leader, and affectionate regard for yourself.

Believe me, my dear Scott,

Your attached friend and well-wisher,

Clements R. Markham

E relembremos ainda, e para terminar, o comentário de Ilídio do Amaral, relativamente às *Atas* da reunião Internacional organizada pela Stanford University acima referido

(nota 8 deste trabalho) e acerca do envolvimento das nações da Península Ibérica nos sécs. XVI e XVII:

Continua a haver muito que explorar: há centenas e milhares de manuscritos e até de textos impressos depositados em arquivos e bibliotecas, quer nas metrópoles, quer nas antigas colónias; há muito que aprofundar sobre os fenómenos de hibridação cultural devido ao cruzamento de matrizes diferentes de pensamento, sobre as cadeias de transmissão de conhecimentos úteis para o comércio e a governação, para a compreensão das sociedades de povos diferentes postos em contacto que não foram apenas institucionais, mas também informais.

Para contribuir para os trabalhos sugeridos pelo nosso geógrafo, um estudo muito mais profundo da personalidade de Fernandes Queirós será muito útil, dado o manancial de informação produzido por uma personalidade que viveu, estudou, e navegou, na importante época do início da revolução científica do século XVII.

E como se sabe, o ciclo das navegações de alto-mar estava agora fechado, tendo essas navegações sido executadas pelos povos ibéricos, o que por vezes é esquecido.

Mas basta recordar as palavras de livro citado por Ilídio do Amaral, que foi revisto por Marshall C. Eakin, professor da Vanderbilt University, e que, como acima mostrámos, afirmou entre outros temas o seguinte:

Far too long the history of science has focused on Europe, *a continent that ended at the Pyrenees* for many scholars in the field. [sublinhado nosso]. In recent decades a growing number of intrepid historians have turned to the connections between the rise of modern science and the expansion of European powers across the globe after 1500. An exciting new scholarship has begun to take shape that opens up new vistas on science and the expansion of the Spanish and Portuguese empires.

Temos a convicção de que as instituições culturais portuguesas têm dinamizado intensamente os estudos da expansão europeia e da revolução científica, sendo as palavras de Marshall C. Eakin, acima novamente citadas, perfeitamente adequadas para clarificar a situação. E de entre as instituições que mais têm contribuído para este desiderato, permito-me destacar o Centro Interuniversitário da História das Ciências da Faculdade de Ciências, na área das ciências em geral e a Academia de Marinha na área da História da Ciência Náutica.

Façamos votos para que, relativamente ao antigo Ultramar, se intensifiquem as relações de ordem cultural, nomeadamente através da CPLP. Há que nos prepararmos para enfrentar os desafios do presente e do futuro!

E quanto ao conhecimento das costas da futura Austrália e sua relação com a cartografia coeva, o assunto continua em aberto. Contudo, admitimos que uma mais aturada investigação irá dar os seus frutos.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, *Luis* - **Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses**. Lisboa: Caminho, Dir., 2 vols., 1994, vol. II, pp. 727,728.

AMARAL, Ilídio do - **Pedro Fernandes de Queirós ou Pedro Fernández de Quirós (1565-1615), o descobridor de ilhas, o visionário de um continente cheio de riquezas “en la parte austral incognita” e de projectos para a sua colonização: quando a história, a geografia e a utopia se cruzam (séculos XVI-XVII)** / - Lisboa, Colibri, 2014.

AMARAL, Ilídio do - **Pedro Fernandes de Queirós, o Último Navegador Português**, Lisboa, Pelo Império, nº 124, 1951

BURNEY, James - **History of the Voyages and Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean, in which The Geography of the Early Accounts is examined and compared with that of Modern Navigations; especially for the purpose of settling the Situations of the Lands which have not been seen since their first Discovery. The Whole drawn up in Chronological Order, and illustrated with charts and other plates. by James Burney, Captain in the Royal Navy. London, From the Year 1579, to the Year 1620.** London: Luke Hansard & Sons, vol. II, pp. 316, 317

DORN, William G. van Dorn - **Oceanography and Seamanship**, London, Adlard Coles Lt., 1975, pp. 74-76

KAY, Merlinda; MCGILL, Iain; OUTHRED, Hugh; CUTTER, Nick - **Forecasting Wind Energy, Challenges and Solutions**, Sydney: Joint Australia– New Zealand Workshop on Electricity Industry Restructuring, 2007, p. 9.

LAPA, Albino - **Pedro Fernandes de Queirós, o Último Navegador Português**, Lisboa, Pelo Império, nº 124, 1951.

MARKHAM, Clements, (transl., ed.) - **The Voyages of Fernandez de Quiros**, London, Hakluyt Society, 2 vols., 1904

PEREIRA, José Manuel Malhão - **A Transição da Navegação Mediterrânica para o Atlântico e o Início da Navegação de Alto-Mar**, in *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2019, pp. 13-50.

PEREIRA, José Manuel Malhão - **Da Viagem de Fernão de Magalhães ao Estabelecimento da Especiaria de Espanha. Fatores Náuticos e Meteorológicos**, Edições Culturais da Marinha, 2019, pp. 13-50.

PEREIRA, José Manuel Malhão - **Roteiros Portugueses, séculos XVI a XVIII, sua Gênese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo**. Lisboa: Academia de Marinha, 2022, pp. 119-166

PUB. 75, *Sailing Directions (enroute), North, West, and South Coasts of Australia*, National Geospatial-Intelligence Agency, Springfield, USA, 14th edition, 2022.

RICHARDSON, William A. R - **Was Australia Charted Before 1606?**, National Library of Australia, 2006.

SIMÕES, Carlota; DOMINGUES, Francisco Contente, coord. - **Portugueses na Austrália, As Primeiras Viagens**, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2013

SUPPIAH, Ramasamy; BATHOLS, Janice; COLLIER, Mark; KENT, David e O'GRADY, Julian *Observed and Future Climates of the Torres Strait Region*, Torres Strait Regional Authority, 2010, pp. 20, 21.

THOMAZ, Luís Filipe F. R - A Expedição de Cristóvão de Mendonça e o Descobrimento da Austrália, in SIMÕES, Carlota; DOMINGUES, Francisco Contente, coor - **Portugueses na Austrália, as Primeiras Viagens**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2013, pp. 59-126

TRICKETT, Peter - **Beyond Capricorn, Beyond Capricorn: how Portuguese adventurers secretly discovered and mapped Australia and New Zealand 250 years before Captain Cook**, East Street Publications, Bowden, Adelaide, 2007

APÊNDICES

APÊNDICE I



Costa Oriental da Austrália? (Carta, devidamente orientada com o Norte para cima). Índico NW e NW do Pacífico. Visível, no canto inferior direito, a ilha de Timor. Na parte Sul, a massa imponente da Austrália?.



APÊNDICE IIa

Índice dos dois volumes.

CONTENTS.	
VOLUME I.	
DEDICATION	PAGE ix
INTRODUCTION	xi
NOTE ON THE CARTOGRAPHY OF THE SOUTHERN CON- TINENT. By B. H. SOULSEY	xxxvii
I.—Narrative of the Second Voyage of the Adelantado Alvaro de Mendaña, by the Chief Pilot Pedro Fer- nandez de Quiros	
	3
II.—Narrative of the Voyage of the Adelantado Alvarez de Mendaña de Niera for the Discovery of the Islands of Solomon, written by the Chief Pilot Pedro Fernandez de Quiros for Don Antonio de Morga, Lieutenant-General of the Philippines	
	149
III.—Narrative of the Voyage of Pedro Fernandez de Quiros in 1606, for the Discovery of the Austrial Regions	
	261
VOLUME II.	
IV.—True Account of the Events of the Voyage that the Captain Pedro Fernandez de Quiros made to the unknown Southern lands, by Gaspar de Leza, Chief Pilot of the said Fleet	
	321
V.—Torquemada's Account of the Voyage of Quiros	
	407
VI.—Letter from Luis Vaez de Torres to the King of Spain	
	455
VII.—Legends on the Four Maps signed by Diego de Prado y Tobar	
	469

APÊNDICE IIb

Índice dos dois volumes. (Cont.)

viii	CONTENTS.	
	APPENDIX.	
		PAGE
	I.—Eighth Memorial of Quiros	477
	II.—Memorial of Quiros, 1607	487
	III.—Memorial of Quiros, 1609	504
	IV.—Memorial of Don Fernando de Castro, 1608	508
	V.—Letters from Diego de Prado y Tobar, 1613	511
	VI.—Note on the Memorials of Quiros by the Council of the Indies, 1610	514
	VII.—Memorial touching Papers printed by Quiros, 1610	516
	VIII.—Memorial by Juan Luis Arias	517
	INDEX	537
	MAPS.	
	1.—Planos de las Bahías descubiertas el año de 1606, en las islas del Espíritu Santo y de Nueva Guinea y Dibujadas por D. Diego de Prado y Tovar en Igual Fecha (Soc. Geogr. de Madrid, 1878). <i>In Pocket at the end.</i>	
	2.—New Hebrides, Banks and Duff Groups, showing Discoveries of Quiros in 1606. G. Mackay del. <i>In Pocket at the end.</i>	
	3.—Routes of Mendaña, 1595; Quiros, 1606, and Torres, 1606. G. Mackay del. <i>In Pocket at the end.</i>	

APÊNDICE III

Carta de Mercator de 1569

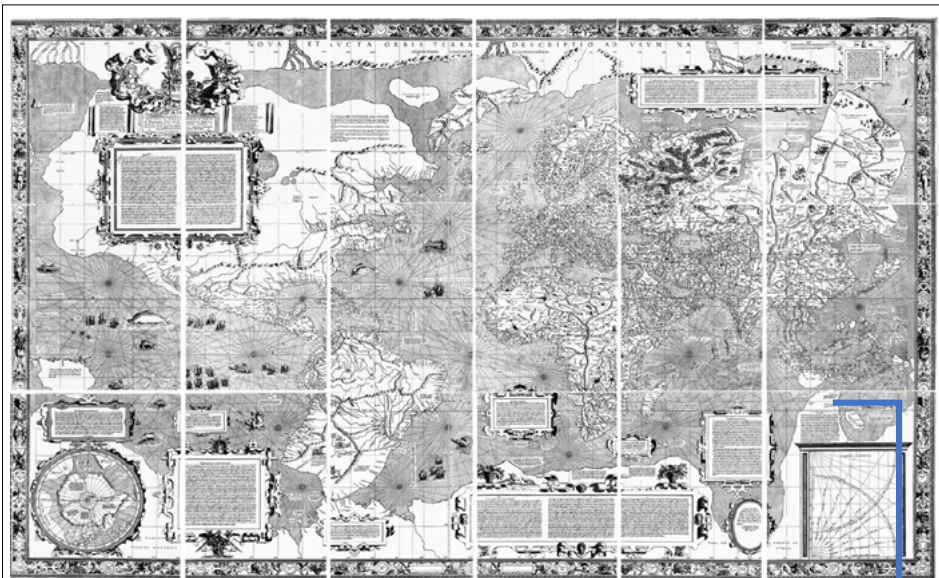


Fig. 6. Excerto da carta de Mercator de 1569, de onde se pode ler a seguinte inscrição, que Filipe Thomaz traduziu, e do qual se extrai: “Beach provincia aurifera quam pauci ex aliis regionibus advent, propter gentis inhumanitatem”: “Beach, província aurífera, a que poucos de outras regiões acorrem, por causa da desumanidade da gente”.



APÊNDICE IV

Interpretação gráfica do arranjo feito por Peter Trickett a uma das cartas do Atlas Vallard, que pretende representar a costa oriental da Austrália.



Sugestão de Peter Trickett

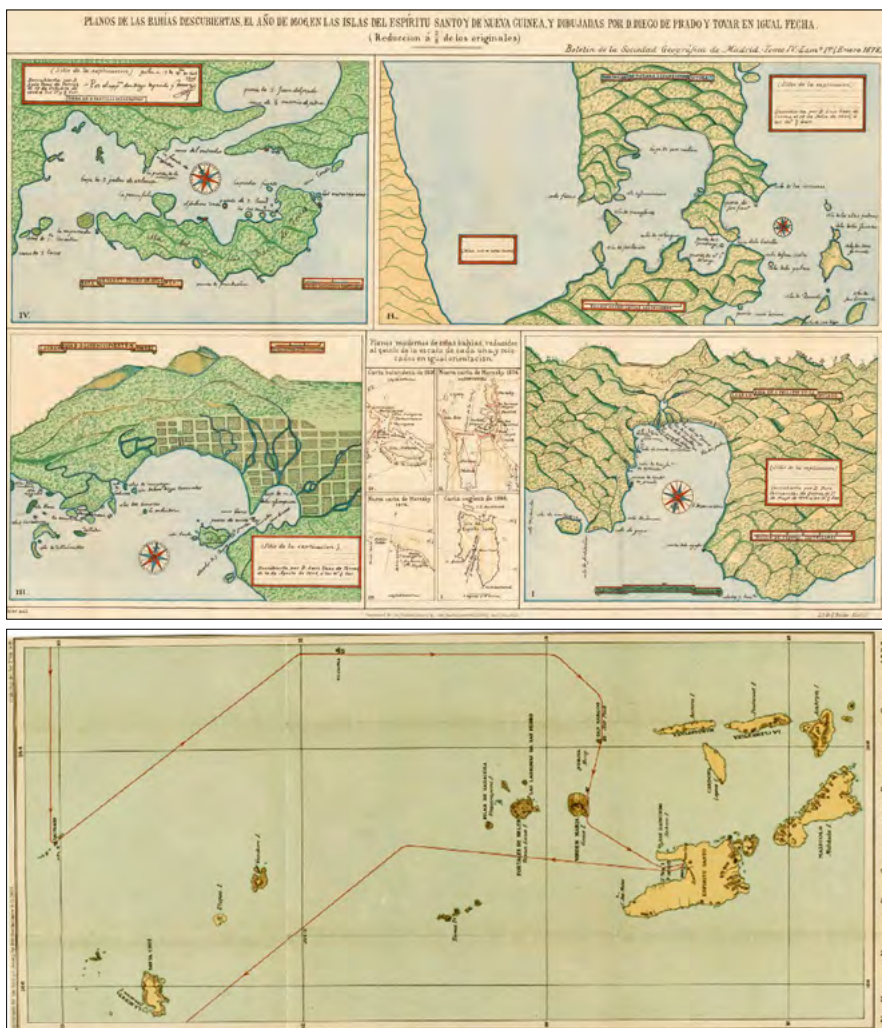
Comparação do contorno da costa oriental da Austrália num mapa do Atlas Vallard, com o contorno actual. Quase coincidem os referidos contornos, e verifica-se que se se rodar no sentidos ponteiros do relógio cerca de 10°, a coincidência é muito aceitável, podendo, aproximar-se muito da realidade se tivermos em conta a variação da agulha.

APÊNDICE V

Interpretação gráfica dos descobrimentos de algumas ilhas, baías, cabos, etc., descobertas no final da viagem de Queirós, (Hackluyt, *op. Cit.*, *Maps 1 e 2*). A descrição está transcrita em baixo. A imagem que se segue corresponde às viagens.

P. 182: Descrição dos mapas do *Appendix*, no vol. II da Hackluyt.

“...In 1613 Diego de Prado y Tovar sent home four maps from Goa, which throw considerable light on the course of Torres's ship. The first map is a very interesting one of the bays of St. Philip and St. James, in *Espirito Santo*. The next is a map of a land named “Buenaventura,” with many islands. Torres arrived at this land on July 18th, having sailed from the bay of St. Philip and St. James on the 26th of June. “Buenaventura” is Basilisk Island, so named by Captain Moresby, after his ship, in 1873. The bay of San Millan, accurately delineated by Torres, is Jenkins Bay of Moresby. The port of Santo Toribio of Torres is the China Strait of Moresby. The third map shows the great bay of San Lorenzo, and the port of Monterey, identified with “l’Orangerie” and “Ile Dufaure” of Bougainville (1768), on the S. coast of New Guinea. ...”



APÉNDICE VI

Excerto do *Memorial 4*

Criteriosa escolha de navíos, guarnição, mantimentos, embarcações, etc.

“... Digo así que la primera ante todas cosas es un *navío fuerte* que soporte *cien toneles*, o más o menos, *con su barca*; que sea navío capaz y que pueda llevar en sí cumplidamente cuanto es menester, así para la gente que con él fuere, como para los demás pertrechos menesterosos para su aviamiento. Y este tal se entiende que ha de ser *tan bien aparejado* y de todo despachado como es menester en cosa tan dudosa y a donde *tan poco socorro puede haber*, en especial de **áncoras y de amarras**, pues sin ellas no hay navío que esté seguro.

Digo pequeño por ser manero y fácil de virar y poner en camino con presteza, y pequeño por estar menos sujeto a peligros de tocar, por demandar menos agua, y también porque por cosas que se pueden ofrecer, cinco o seis hombres lo puedan manejar, llevar y traer a puerto de salvación, y esto todo es muy trabajoso y dificultoso en un grande bajel para caso semejante.

Y juntamente una *lancha y ésta ha de ser en piezas por armar*, para con ella entrar y salir en puertos, sondar y reconocer, y a vela y remo seguir las embarcaciones de los indios y hacer aguada, leña y otras cosas necesarias para el navío; seis versos y uno para la lancha; *arcabuces* tantos cuantos hombres fueren en él o poco menos, con algunas rodela grandes y escopiles (sic) algodón o armas de cuero.

Dos o tres lebreles con sus colores armados, porque rastrean y descubren y porque con su vista los indios tienen temor y así no se atreven a dar ocasiones y no las dando están más seguros de que no se les haga mal ni daño.

Dos religiosos de buen espíritu y fueren *dotos* mejor, de la orden que bien pareciera, porque demás de la forzosa necesidad, *su buen ejemplo* será parte para que todos tiempén la vida, y serán también verdaderos protectores y defensores de los naturales y freno para excusar los daños que alcanzasen a ver.

Dos pilotos prudentes y sujetos a la razón, que es la mayor ciencia; *el uno acompañado del otro*, porque si faltare uno no se quede sin otro el navío que lo pueda mandar y gobernar, y *el contra maestre* tal que a falta pueda suplir lo que conviene.

Uno o dos *cirujanos* que sean también *barberos por ser de mucha necesidad en las ocasiones de salud con algunos medicamentos y otras cosas necesarias que ya se saben que son menester, no olvidando el bálsamo y aceite de coco.*

Cuarenta hombres todos marineros; digo hombres a quien los regalos hagan mal y hallen gusto en los trabajos, y no mozos sin experiencia; y de los cuatro artilleros, dos calafetes, *dos carpinteros, dos buzos y dos clarines*; gente toda de provecho que no ocupen e gasten los bastimentos en vano. *Digo todos marineros y sin soldados por excusar gente que se arrepienta de haber dejado la tierra y de verse en golfo; y por no cansar digo marineros porque sólo ellos son menester en descubrimientos*, sin soldados, porque se conservan mejor en paz, pues es muy *sabido cuán mal se lleva gente de mar con la de tierra*. A los marineros no les espanta la mar ni sus peligros, ni pierden la esperanza de salir della; ni se enfadan ni se acuerdan de las cosas de la tierra con tanta facilidad, saben acudir a las obras de la mar acertada y brevemente y están hechos a los trabajos y molestias della, y así son menos sujetos a enfermedades y a achaques que suelen ofrecer; saben matar la hambre **y lo demás que acaece sin quejas y en una desgracia** danse buena maña al remedio della. Y digo que descubrimientos son para marineros, y para los soldados la conquista a su tiempo, y así se da lugar a cada cosa.

Cuatro harineros con todo el servicio de cobre y hierro por su duración, y cuatro pajes para que los ayuden y sirvan la nao, pues con ellos estarán los marineros *descuidados de las cosas del fogón*, tan necesarias porque les ocupa mucho y aflige **más y estarán siempre libres, prestos y desembarazados para acudir a todo cuanto se les mandare. Y esta es orden y conque se gastará mucho menos bastimento. Y más allegado a paz, pues por ello se ven tantas averiguaciones y rencillas, y llegado a razón, pues cincuenta hombres han menester cincuenta asadores y otras tantas ollas, y lo demás, y por no tener en qué, o por no lavarlo o guisarlo lo dejan de comer y se pierde, y lo siente la salud y fuerzas de cada uno, que es lo que se desea no falte.**

Y también algunos *sombreros y monteras de colores, y chapeos de todos colores y suertes, y cosas de cristal, plumajes, cuchillos y tijeras, cascabeles, peines, espejos y otras cosas a este modo, para con ellas rescatar con los indios* las suyas y encajarles en lances por cosas que se ofrecen, por la afición que a todo esto muestran; las tengo por buenas medianeras para acabar cosas con ellos a falta de lengua.

Y también de *todo género de semillas y legumbres más provechosas* para dar a los indios, sembrárselas o enseñárselas sembrar, para que queden gozando de las dulzuras *de más cosas y con ellas nos cobren afición*, y también porque si hallan estas cosas con las suyas para más sustento y más propio de la gente que allá volviere.

...”

APÊNDICE VII

Mais 3 cartas do Atlas Vallard e uma carta de Pedro Reinel de c. 1517.



Pedro Reinel de c. 1517



Vallard - Índico N, Mar Vermelho e Golfo Pérsico.



Vallard, Índico NW e África Austral.



Vallard - Adriático.

THE DAN'GAN AND JIAPENG ISLANDS ON MAPS AND IN NAUTICAL WORKS OF THE MING PERIOD

Roderich Ptak¹

Abstract

Several Chinese maps of the Ming period show the Dan'gan and Jiapeng Islands, which are to the south of Hong Kong, near the international sailing avenue that linked coastal China with the east side of Hainan, Southeast Asia, and the Indian Ocean. Ming nautical works also record these islands. However, many toponyms found on maps and in "rutters" are difficult to identify. In fact, there is much contradictory information. The present study tries to shed light on these problems by comparing selected sources. It also considers early Portuguese material, but only at random. The analysis suggests that Ming works were not very consistent in the use of names and geographical concepts related to the island world of the "Grande Baía".

Keywords: Islands south of Hong Kong, sea routes in the area, geographical names, Chinese nautical texts and maps

Resumo

Vários mapas chineses do período Ming mostram as ilhas Dan'gan e Jiapeng, que ficam ao sul de atual Hong Kong, perto do corredor internacional de navegação que tradicionalmente ligava a costa da China com o lado leste de Hainão, a Ásia Sueste e a região do Índico. Os textos náuticos Ming também registram essas ilhas. No entanto, é difícil identificar alguns topônimos encontrados em mapas e roteiros dessa época. De facto, há muita informação contraditória. O presente estudo tenta lançar luz sobre esses problemas comparando fontes selecionadas. Também considera algum material português, mas não de forma sistemática. O resultado sugere que as obras Ming eram pouco consistentes no uso de nomes e conceitos geográficos relacionados ao mundo insular da "Grande Baía".

Palavras-chave: Ilhas ao sul de Hong Kong, rotas marítimas na área, nomes geográficos, textos náuticos chineses e mapas

¹ Professor emeritus of Chinese Studies, Ludwig-Maximilians-Universität, Munich. Books and articles on Chinese maritime history, early Macau, traditional novels, and Chinese texts on animals. Email: ptak@lrz.uni-muenchen.de.

I. Introduction: Geographical Aspects

Among the many islands of the Wanshan qundao 萬山群島 (short form 万山群島) are two archipelagoes which stretch from southwest (21°48' N / 113°56' E) to northeast (c. 22°04' N / 114°19' E) in the form of a long diagonal chain: the Dan'gan liedao 擔桿列島 and the Jiapeng liedao 佳蓬列島. The present article investigates possible references to both archipelagos in representative maps and nautical works of the Ming period. The principal purpose is to identify toponyms and to consider the roles of these islands within the context of sailing routes in the area.

While there are not too many Ming sources, Qing records with references to the Dan'gan and Jiapeng Islands abound, but this material does not always provide coherent information. There are many open questions regarding names other aspects. Here, I shall not investigate the Qing material in a systematic manner; there will only be a few scattered references to these sources when it becomes necessary to clarify certain points. Additional information comes from European sources, i.e., mostly maps and nautical treatises of later periods. However, one also finds some references to the Dan'gan and Jiapeng Islands in early Portuguese works. This material will be considered at random.

Here we shall turn to the two archipelagos in question. Modern Chinese sources printed in the People's Republic usually present the name of the Dan'gan Islands in short characters, as 担杆列島. Qing sources often call them Dan'ganshan 担竿山, -zhou 洲, -changshan 長山, etc. Furthermore, in some cases it seems that these (and other) names were used for only one of the islands in the Dan'gan group, without specifying which place was meant. The archipelago consists of four major islands. Here are their names in traditional characters: Dan'gandao 擔桿島, Erzhoudao 二洲島, Zhiwandao 直灣島, and Xidandao 細擔島. There are also some reefs and the islet of Xigangzhou 細岡洲. Moreover, on the northwest side of Dan'gandao is a large bay called Dan'gantouwan 擔桿頭灣. Its name is related to a small village, also named Dan'gantou. According to some modern sources, the origin of this village goes back to the Ming period.²

Regarding the names with the syllables *dan'gan*, these could derive from the physical shape of the archipelago. The characters 竿 and 杆 (both *gan*) appear in various terms for long objects as, for example, staffs, poles, spears, slender rods, and the like. *Dan* can mean to “carry a pole over the shoulder”; the short character often means to “dust” and to “brush off”. It thus seems the image of a long and thin object gave birth to the combination *dan'gan*. Finally, according to standard sources, the total area of the archipelago comprises circa 27 km². Its highest elevation, rising to some 470 meters, is on Erzhoudao. Naturally, fishing was the most important economic sector until a few years ago. Dan'gandao and Erzhoudao are also known for its macaque population (*mihou* 獼猴); these creatures enjoy natural protection.

² For brief descriptions of the locations mentioned in this and the next two paragraphs, see, for ex., **Guangdong sheng haiyu diming zhi** (now GDSHYDMZ), various entries on pp. 27, 93-94, 138-139, 289-290, 473 (map); **Guangdong sheng jingyu diming cidian** (now GDSJGDMCD), pp. 75, 973-975.



Sketch of the Wanshan qundao.

The second archipelago, the Jiapeng liedao, consists of circa twenty islands with a total area of almost 6 km² and several nearby reefs. There are two larger islands: Beijiandao 北尖島 in the northern section of the group, and Miaowandao 廟灣島 in the central part. At the southwestern end one finds a cluster of small islands: Pingzhou 平洲, Huangmaozhou 黃茅洲, Shanzhou 杉洲, etc. One islet, Wenweizhou 蚊尾洲, is known for its lighthouse. It marks the southernmost point of the entire Wanshan qundao. A similar name, Wenweishi 蚊尾石 (also Wenzishi 蚊子石 and Wenzaijiao 蚊仔礁), is in use for a hidden reef at the southern end of Xidandao (the southernmost of the Dan'gan Islands). One must be careful not to confuse this name with the toponym Wenweizhou.

Modern sources confirm the existence of coral growing areas near the Jiapeng archipelago. In terms of economic activity, Miaowandao is the most important island in that group, but there are only a few residents and buildings. The highest peak bears the name Wengyading 滙崖釘. On the west side of Miaowandao is a small island; it is now connected with the latter. As in the case of the Dan'gan group, Qing records provide many different names for several of the Jiapeng Islands, but very often one cannot readily associate these toponyms with a specific location. Here I only mention one early name: Wengya 滙崖, for Miaowandao.³

Although the present paper only contains brief references to early European material which refers to the Wanshan qundao, one should keep in mind that many historians related the old names Ilha(s) Leme (and their orthographic “derivatives”) to the Dan'gan and / or the Jiapeng Islands, or to just one single island within these two groups. Occasionally one also finds the name Ilha(s) dos Ladrões (and similar forms), but in most cases this refers to a different

³ For general remarks on the Jiapeng group, see, for ex., GDSHYDMZ, diverse entries on pp. 94, 139-142, 290, 472-473 (map); LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang quyu haifang dili yanjiu*, pp. 187-190, 191 (table).

archipelago, especially the Wanshan liedao 萬山列島, or the island now called Da Wanshاندao 大萬山島. These names must not be confused with the larger entity Wanshan qundao.⁴

II. Sailing Routes

One issue of the present article is the question of traditional sailing routes. Portuguese ships following the shores of modern Vietnam and eastern Hainan in the general direction of Shangchuandao 上川島 (São João), Langbaijiao 浪白滯 (Lampacau; last element in Chinese name: different characters and transcriptions), and from the 1550s onwards, of the Macau peninsula, had to pass several islands on the way to these destinations. In the sixteenth century, the island world along the south coast of modern Zhuhai was different from what it is now. Today many islands have disappeared as such, due to silting of the nearby areas and / or land reclamation. This makes it difficult to reconstruct the exact sailing routes in the sixteenth and seventeenth centuries. Nevertheless, we may say that in those early times, after passing Dazhoudao 大洲島 (Tinhosa; near Hainan), Cape Tonggu 銅鼓角 (the eastern extremity of that island) and the so-called Qizhou 七洲 (literally “seven islands”; Pulau Tujuh in Malay; different spellings in old texts), a group of rocks and islets in that region, ships could reach Shangchuan quite easily and very directly. From Shangchuan they could then follow an “outer” course by sailing eastbound along the southern shores of several nearby islands. Currently, the Chinese names of the major islands are: Hebaodao 荷包島 (formerly Niujiadao 牛角島), Gaolandao 高欄島, and Da Hengqindao 大橫琴島. As expected, they also appear in Occidental sources, but under different names (and in various orthographic forms). This includes the versions Ilha dos Veados, Ilha dos Meros, and Ilha Montanha (also Wong Kan), etc.⁵

⁴ For the Wanshan liedao and Da Wanshاندao, see, for ex., PR - Chinese Navigation near the Coast of Central Guangdong: Nantingshan and Nantingmen in Ming Times. For a new study on non-Chinese and Qing sources related to the names Dan’gan, Leme, etc., see JIN Guoping - Waiguoren yanzhong de Nanyadao ji Dan’gandao: Xiwen mingcheng jixi.

⁵ For the sailing route(s) from Vietnam to Shangchuan, see the relevant sections in MANGUIN, Pierre-Yves - **Les Portugais sur les côtes du Việt-nam et du Campā. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d’après les sources portugaises (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)**; MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**, pp. 156-161. For the routes from Shangchuan to Macau, see there, pp. 161-168 (esp. map on p. 166), and appendices, esp. pp. 299-301, 337-339. – Many studies deal with Shangchuan and / or Langbaijiao. See, for ex., KAMMERER, Albert - **La découverte de la Chine par les Portugais au XVIème siècle et la cartographie des portulans**, map after p. 8 (drawing based on an earlier research), pp. 88-95, 96-99; CHANG Tseng-hsin - **Ming ji dongnan Zhongguo de haishang huodong**, pp. 305-322; same, **From Malabar to Macau: The Portuguese in China during the Sixteenth Century. A Synthesis of Early Luso-Chinese Sources**, pp. 281-286; JIN Guoping - **Zhong Pu guanxi shidi kaozheng**, pp. 254-271, 272-279; WEN Qihong - **Cong Zhujiang xi an yanhai huanjing kan Ming chao dui Pu maoyi guan zhi**, pp. 119-125, 135-137; YANG Xunling - “Quanhai tuzhu” Aomen ji qi yi xi bufen diming kao, pp. 235-237. – For Qizhou, one may still consult the old works by HAN Zhenhua, see the bibliography. – For Dazhoudao (Tinhosa), see PR - A Note on Dazhoudao / Tinhosa (c. 1000–1550). There, esp. on pp. 64 and 66, also some references to Cape Tonggu, mentioned in many texts, for instance the chronicles of Wenchang 文昌. – Generally, several Chinese names stand for both a single island and a group of islands (*liedao*). Gaolan is an example. In the case of Hebao, people also used this name for the nearby sea. Some old names, mostly of Qing times, appear in the relevant entries of GDSJGDMCD, pp. 973-976. An early article listing many names is WANG Ting - Mingdai Xiangshan lu hai xingshi yu Aomen kaifu, esp. parts 2 and 3.



Section of the 《Zheng He hanghai tu》.

Another important location was Sanzaodao 三竈島, originally an island between Gaolan and Da Hengqin, now part of the “mainland”. To its southeast one finds a set of small islets. It is here that one should look for the place called Monte de Trigo in Portuguese *roteiros*. Ships could bypass the latter and sail to Coloane (Luhuandao 路環島, Jiu'aodao 九澳島), or they could turn north and follow the west side of Da Hengqindao and Xiao Hengqindao 小橫琴島 (Macarira, Ilha D. João; today both Hengqin islands form one area) to a small island now called Damangzhou 大芒洲 (Ilha dos Lastros). Thereafter they would move in an easterly direction, eventually entering the Porto Interior (Neigang 內港) of Macau via the Maliuzhou Channel 馬騮洲水道.⁶

Besides the sailing course(s) outlined above, there was an “inner” route. This route implied that ships would sail from Shangchuan via the north side of Hebao, Gaolan and Sanzao towards the Porto Interior. Langbaijiao was en route, opposite of Gaolan. Old maps place it in the position of modern Nanshuidao 南水島 and one can also link the name Lianwandao 連灣島 and other names to it. It is quite likely that ships from Southeast Asia made use of this “interior” route in pre-Portuguese times, but the details remain in the dark.⁷

While scholars studied the routes to Shangchuan, Langbaijiao and Macau, they rarely investigated those from Langbaijiao / Shangchuan / Macau / coastal Xiangshan 香山 to Guangzhou. Similarly, we know very little about the early route(s) from Macau – and the Xiangshan region more generally – to the area south of the Dapeng Peninsula 大鵬半島

⁶ For some of the names in this paragraph, see, for ex., MATOS - *Roteiros*, as in n. 5. See also TAN Guanglian - *Cong yuanfang dao jingwei: Xianggang yu Hua'nan lishi ditu cangzhen*, maps on pp. 34, 85; YANG Xunling - “Quanhai tuzu” Aomen, esp. pp. 186-188, 198. – For the small islands near Sanzao, see, for ex., GDSHYDMZ, pp. 156, 157, 476 (map). – For the Hengqin Islands, see JIN Guoping - Xiao Hengqin: Zhongwai wen diming kaoshi ji qi lishi diwei. – An old Chinese article on Sanzao: LIANG Zhenxing; WEN Liping - Sanzaodao jianshi. – All these islands belonged to Xiangshan. For a “Western” study on this county, see PR - Wegbereiter für Macau: Der Kreis Xiangshan, seine mutmaßliche Entwicklung und allmähliche Einbettung in den Seehandel (ca. 1000–1500).

⁷ For the “inner route”, see maps in MATOS - *Roteiros*, TAN Guanglian - *Cong yuanfang dao jingwei*, KAMMERER - *La découverte*, all as in previous notes. – For old maps showing Langbaijiao, see, for ex., CHANG Tseng-hsin, as in note 5.

and the Tuoning liedao 沱瀾(潭), both to the east of Hong Kong. This area is not too far from the long sailing corridor that connected Hainan via East Guangdong and Fujian to the Zhoushan Islands 舟山群島 (especially to the place called Liampó in early Portuguese texts, or Shuangyugang 雙嶼港 in Chinese works) and South Japan.

Sailing in the other direction, from Zhejiang or Fujian to Hainan and Southeast Asia, usually implied that one would bypass the Wanshan qundao at some distance. Normally such voyages were done during the winter monsoon when continental air moves from north to south. Below, we shall return to this itinerary in our discussion of the relevant entries found in Chinese nautical works such as the anonymous *Shunfeng xiangsong* 順風相送 (now SFXS).

While the winter monsoon enabled a smooth voyage from China to Southeast Asia, it did not necessarily favour an itinerary from Fujian to Guangzhou. Entering the so-called Dan'gan Channel 擔桿水道 (short form: 担杆水道), to the north of the Dan'gan Islands, and proceeding along the south side of Lantau (many names) in a westernly direction, was certainly possible, but when reaching the Lingdingyang 伶仃洋 (different name versions), ships had to steer northbound and go against the wind. The same applies to vessels sailing through the so-called Jishuimen 急水門, i.e., the narrow zone near the northeastern extremity of Lantau Island. These ships would also enter the Lingdingyang and face a similar problem.⁸

However, here we are mostly concerned with a different issue: Which routes would Portuguese (and other) vessels take from Shangchuan / Langbaijiao and / or Macau towards Fujian and beyond?⁹ How would they access the international axis described above, i.e., the broad corridor linking Southeast Asia to Hainan, Fujian, the Zhoushan Islands and Kyushu?

Normally voyages to Fujian and Japan were made during the summer monsoon. This implies that a ship leaving Shangchuan probably sailed eastbound first, into the open sea. After reaching the area near Wenweizhou, it would adjust its course and go east northeast, in the general direction of Fujian. Alternatively, it could proceed along the southern side of the Wanshan liedao and then follow the northern shores of the Jiapeng and Dan'gan groups, or it could enter the open ocean by sailing through the broad space between these two archipelagoes.

A ship starting its voyage from Langbaijiao probably followed a different path. Yet, if the captain wished to enter the open ocean first, his ship had to move in a southern or southeastern direction, which was difficult due to contrary winds. It was certainly easier to go through the

⁸ For early material on the Hong Kong region, including Lantau, see, for ex., MA Jinke - **Zaoqi Xianggang shi yanjiu ziliao xuanji**. Here are some of Lantau's names: Daxishan 大嶼山, 大溪山; Dayushan 大嶼山, 大魚山, 大漁山, 大庚山, 大虞山; Nantoudao 南頭島; Lantoudao 爛頭島; Tunmendao 屯門島; Dahaoshan 大嶸山, 大濠島; etc. Many studies deal with that island. Two examples: GUO Shengbo et al. - Cong Ming Qing Laowanshan diming qianxi kan Aomen haifang yinsu; JIN Guoping - **Xi li dong jian. Zhong Pu zaoqi jiechu zhuixi**, pp. 43-51. – Some old maps and chronicles recording the Lingdingyang provide the impression that the southern limit of this space was not really fixed. However, that is not important for us.

⁹ There is not much work on this question. MATOS - **Roteiros**, pp. 209-220, discusses the principal segments of the route to Japan, via Nan'ao 南澳 (Lamau, etc.) and other locations, but for details related to the segments leading through and / or along the Wanshan world, we must look up different sources. Useful notes are, for ex., in SHI Cunlong - Pu ren chulai di "Maoyidao" huo "Tunmendao" ying shi Nantoudao zai kao. See esp. pp. 198-199 (map).

island world north of Sanzao, and then through the Maliuzhou Channel, given that pilots were familiar with this itinerary. From the Macau peninsula the ship could sail towards the Wanshan liedao first, passing these islands at their northern side; thereafter, it could proceed towards the Dan'gan liedao. However, the first segment of this itinerary involved going east southeast.

Considering wind directions, it probably was easier to sail from Macau straight towards the east. One part of such a course led through the space south of Lantau. Ships would pass the Aizhou liedao 隘洲列島, Sanmen liedao 三門列島 and Wai Lingdingdao 外伶仃島 and then proceed through the Dan'gan shuidao to reach the open sea.

From the 1550s onward, Portuguese vessels sailing to Japan started their voyage from Macau. When trying to access the international sailing corridor, these ships had the same options as the ones coming from Langbajiao. Thus, for the initial part of their journey, they could follow the route just outlined above, which is also the course now used by modern ferries going back and forth between Macau and Hong Kong. However, whether Portuguese captains felt comfortable with that itinerary is difficult to tell. The area directly south of Lantau was closely watched by the Ming navy.¹⁰ Furthermore, tropical storms could easily push a vessel towards the shore of that island. Therefore, taking a route slightly to the south probably implied less stress. On the other hand, such an alternative course led through a zone with reefs and small islands. Another problem was piracy. Pirate vessels quickly moved from one island to the next, plundering trading ships. Perhaps this was an argument for sailing near Lantau because criminal gangs tried to avoid China's coast guard. Be that as it may, Portuguese captains had to weigh the advantages and disadvantages of the different options. A smooth voyage to Japan, not interrupted by unwanted encounters and controls, was essential.

Although the Wanshan qundao constituted an important navigational arena, it seems that early Portuguese sources do not provide too many details on them.¹¹ Is there a reason for that? Have important works remained unexplored? Could it be that Portuguese captains relied on local pilots to get through this complicated island world on their way to Japan? Did this impede them from making adequate nautical records themselves? Were they reluctant to tell potential readers how to handle local risks? Probably one day a specialist will find appropriate answers to these questions.

III. The Zheng He Map

Pre-Ming maps and texts provide very little information on the Wanshan qundao. They mainly refer to the Lingdingyang and the final stages of the Song-Yuan war in the coastal belt of southern Xiangshan and its neighbourhood. We shall begin our discussion by

¹⁰ For the Ming defense line near Lantau, see, for ex., GUO Shengbo et al. - *Cong Ming Qing*, p. 97 (blue line on map).

¹¹ See, for ex., documents in MATOS - *Roteiros*, pp. 289, 355, 366. – With only some exceptions, Portuguese maps also tell us very little about the Wanshan qundao. Here I just mention two recent studies: ZHOU Zhenhe; LIN Hong - *Zaoqi Xifang ditu zhong Aomen diming yu biao zhu fangwei de mituan*; JIN Guoping - *Putao ya ren dong lai zhi changji: jingtu – jianchuan – lipao*, pp. 3-63. – It is hoped that future projects will bring to light more details. For a recent list of Portuguese *roteiros* and relevant studies, see Luana Giurgevich's report on https://rutter-project.org/wp-content/uploads/2021/09/giurgevich_tn7.pdf (15-03-2023), which forms part of a larger project.

looking up the relevant section of the so-called Zheng He Map, now usually called *Zheng He hanghai tu* 鄭和航海圖. Original copies of this anonymous work seem lost, but probably it was first drawn in the early fifteenth century, when the official Ming fleets were out at sea. Its importance lies in the fact that it shows the entire sailing avenue from Nanjing, the early Ming capital, to Southeast Asia and various destinations around the Indian Ocean. In other words, it is the earliest extant map worldwide that records the so-called Maritime Silk Road and its principal branches. It is also one of the earliest pieces to sketch sailing routes in the form of dotted lines.¹²

The map is not drawn to scale, but it mirrors the mariner's view, who looks from the sea to the coast, thus recording landmarks on the continent and various nearby islands. The exact location of these places becomes clear when one reads the instructions added to the sailing routes. They tell us how to go from one place to the next, usually by indicating compass directions and the duration of a particular voyage. There are also some references to the position of stars.

Here we shall look at one specific segment of the map. This is the part that shows the Pearl River estuary and the Wanshan qundao. Although the map is very rough as it records these islands in the form of oval-shaped elements without indicating their true form, one can easily decipher the general setting. Xiangshan correctly appears on the west side of the Lingdingyang. Dongguan 東莞 is on its eastern shore. Both are defined as *suo* 所. This is an abbreviation for (*shouyu*) *qianhu suo* (守禦) 千戶所 (battalion).¹³ Near Xiangshan one sees nine small islands called Jiuxing 九星. Their modern name is Jiuzhou 九洲.¹⁴ Nantingshan 南停山 (now Lao Wanshاندao) and the ensemble “Shang Xia chuandao” 上下川島 (Shangchuandao and Xiachuandao 下川島) are easily identifiable as well. The name Lujing Gaolan 鹿頸高欄 seems less obvious. Gaolan stands for Gaolandao 高欄島. Lujing means the neck of a deer. Here, the Portuguese name Ilha dos Veados, literally “Deer Island”, comes to mind. The shape of that island, now called Hebaodao, resembles the letter “W”. Probably this is the reason why people also named it Niujaoshan, or “Ox Horn Mountain”. Modern works tell us it belongs to the Gaolan Archipelago 高欄列島. This may then

¹² There are several modern editions of this map, which survived in two late Ming works. Here, all references are to *Xinbian Zheng He hanghai tuji* (now ZHHHT). Many scholars also use the facsimilized edition prepared by XIANG Da 向達; see under *Zheng He hanghai tu*. Another such version is in *Zhongguo lidai hailu zhenjing* (now ZGLDHLZJ), vol. 1, pp. 149-198. For a study with notes on the history of the map, see ZHOU Yunzhong - *Zheng He xia Xiyang xin kao*, esp. pp. 69-86. For a recent article in English, see PR - Selected Problems Concerning the “Zheng He Map”: Questions without Answer.

¹³ See ZHHHT, p. 40. Ideally, a *qianhusuo* had one thousand men. Sources provide different dates for the foundation of the Xiangshan battalion. One work is the Ming annals; see LIEW Foon Ming - *The Treatises on Military Affairs of the Ming Dynastic History (1368-1644): An Annotated Translation of the Treatises on Military Affairs, Chapter 89 and Chapter 90*, vol. 2, nos. 590 and 610. An earlier source is the JJGDTZ; see there, vol. 2, j. 31, 6b (p. 795). Also, see, for ex., *Ming shilu lei zuan*, p. 508; *Huanyu tongzhi* (1456), vol. 9, j. 102, 7a, and the *Da Ming yitong zhi* (1461), vol. 9, j. 79, 10a-b (pp. 4867-4868). Later maps also show military installations. For further suggestions, see TAN Guanglian - *Cong yuanfang*, pp. 38-39 (map); LIANG Erping - *Haiyang ditu. Zhongguo gudai haiyang ditu juyao* 2015, pp. 92, 96. Generally, for military posts in and around the Lingdingyang: LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang quyu haifang dili yanjiu*. Finally, GUO Shengbo et al. - *Cong Ming Qing*, and other works are useful as well.

¹⁴ For these islands in early sources, see PR - Jiuxing and Jiuxingyang in Ming Records: Geographical Notes.



Biblioteca Nacional, Map of Grande Baia, code D-90-r.

explain the unexpected combination “Lujing Gaolan”. The interesting thing with that sequence is that the old Portuguese name is implicitly present in the combination “Lujing”; this suggests that it once had a Chinese name with the element *lu* (deer).¹⁵

Da Jin 大金 and Xiao Jin 小金 should stand for modern Da Jindao 大襟島 and Xiao Jindao 小襟島. If that is acceptable, then we may say, that Xiao Jin should have been drawn smaller. Moreover, the position of these and some of the other islands is not always correctly indicated.¹⁶

Other problems relate to the two islands south of Shang Xia chuandao. They bear no names, but next to it one finds the toponym Wuzhumen 烏豬門. This could be a different name for modern Wuzhuzhou 烏豬洲 (in traditional sources, *zhu* also appears as 豬, 豬, etc.), a small island to the southeast of Shangchuandao and a location repeatedly mentioned in later nautical works, or it could mark a channel. The character *men*, “gate”, suggests the second option, but the map records several islands whose names end with that element, and of course, we all know the name Jinmen 金門 (Quemoy), a larger island near Xiamen.¹⁷

A second problem relates to the name Beijian 北尖. Above we had learned that modern Beijiandao is the northernmost island of the Jiapeng Archipelago. If the authors of the ZHHHT intended to show that place, then they misplaced it. However, this is a complicated issue, and we shall return to it farther below.

¹⁵ ZHHHT, p. 43: Lujing Gaolan is Gaolandao. For Lujing, see ZHOU Yunzhong - **Zheng He**, pp. 138-140. Zhou cites one of the Xiangshan chronicles, which lists the combination Lujing 鹿脛.

¹⁶ For Da Jin and Xiao Jin, see ZHHHT, p. 43.

¹⁷ According to ZHHHT, p. 43, Wuzhumen is the sea space between Shangchuan and Wuzhudao 烏豬島. For more on Wuzhumen, Wuzhudao, and a third toponym, Wuzhuyang 烏豬洋, see PR - References to the Coral Islands in Huang Zhong's *Hai yu*, pp. 12, 13, 17. – Old Portuguese sources rarely refer to Wuzhu Island. However, occasionally one finds phonetical renderings of the Chinese name (for ex., Outchu) and such forms as Pulo Baby (P. Babi, Pulobabe, P. Qambi, etc.), as well as Diamant, Lieu ch(i)eu, etc. The Malay toponyms (starting with “Pulo”) derive from the Chinese name element *zhu* (pig), because *babi* stands for that animal. “Lieu cheu” and “Diamant” go back to the combination Leizhu 雷珠. See, for ex., KAMMERER - **La découverte**, maps after p. 8, pp. 162-163 (table); TAN Guanglian - **Cong yuanfang**, pp. 85, 135 (maps); MATOS – **Roteiros**, pp. 168 n. 403, 281, 283, 299, 337, 339. – Here one may raise an interesting question: Is there a possible connection between the *zhu* (*dzy* in Cantonese) 豬 / 猪 (pig) and 珠 (pearl) via *chu* (*tsuk*) 畜 (to raise animals) and several characters read *lei* (*lui*), namely 累 (to link, to string [pearls]), 雷 (thunder), and 淚 (to cry, tears)?

The toponyms mentioned above all appear near Xiangshan, i.e., on the west side of the Pearl River estuary. On the Dongguan side we find further names. Three of them are of interest here. These are, from west to east: Wengxieshan 翁鞋山, Dongjiangshan 東姜山, and Putaishan 蒲胎山. Putaishan seems to stand for the Po Toi Islands (Putai liedao 蒲台列島) south of Hong Kong Island, near the small town with the English name Stanley (Chizhu 赤柱). Wengxieshan could be Miaowandao, because the highest peak on that island bears the name Wengyashan and the island itself was once called Wengya, as mentioned above. Also, on the west side of Miaowandao is a reef called Wengyajiao 滙崖礁 (a modern name?), the space between Miaowandao and Beijian still bears the name Wengyamen 滙崖門, and the northern tip of the island is known as Wengyatou 滙崖頭. One may add, *weng* (with or without R 85) is read *yung* in Cantonese, and the second character gives *ngai*. That could point to a phonetical relation between the sequence *yung-ngai* and two further names: Yongxie 涌鞋 (*yong-hai* in Cantonese) and Gongxie(shan) 弓鞋(山) (*gung-hai*). Indeed, one is tempted to propose a simple equation: Wengxie = Yongxie = Gongxie. However, some scholars stated that Wengxie / Gongxie would represent Erzhoudao, and not Miaowandao.¹⁸ The latter is to the southwest of Beijian, while the map places Wengxieshan at some distance to the east of Beijian. Furthermore, if we associate Beijian with the northernmost island in the Jiapeng group, then Wengxieshan should be a location in the Dan'gan Archipelago or perhaps an island in the Aizhou and Sanmen groups.¹⁹

The name and geographical position of Dongjiangshan also pose problems. First, this place, like Gongxieshan, frequently appears in nautical works of later times. We shall return to that below. Here it may suffice to state that various entries in Chinese navigational texts mention Dongjiang (and / or Gongxie) as one (or two) of several locations along the sailor corridor from Fujian to Hainan and Southeast Asia. That seems to imply a location in the Dan'gan group, possibly at some distance from the principal sailing corridor, which, as we had mentioned in the previous chapter, bypassed these islands and the Jiapeng Archipelago at their southern side. However, Lu Yanzhao argued that Dongjiang might represent modern Sung Kong (also Song Keo, Sonkoo, Soon-kong, Sun-kong; Songgangdao 宋崗島), at the eastern rim of the Po Toi group. In Cantonese the characters *jiang* and *gang* sound similar, this is one argument in favour of Lu's proposal.²⁰ Below, in chapter 3, we shall encounter further references to Dongjiang; these do indeed suggest that Lu is partially correct.

¹⁸ See, for ex., GDSHYDMZ, pp. 84, 290, 422, 473 (map); GUO Shengbo et al. - Cong Ming Qing, p. 95. – For Wengxie = Gongxie = Erzhou, see ZHHHT, p. 42. – For a critical discussion, see ZHOU Yunzhong - **Zheng He**, pp. 134-136.

¹⁹ According to LU Yanzhao - **Ming Qing Lingdingyang**, pp. 58, 185, Wengxie, Xiezhou, Gongxie, Gongyu 弓嶼, etc. all stand for Aizhou (and the small island called Aizhouzai 隘洲仔). Some of these names only (or mostly) appear in Qing sources. Also see, for ex., GUO Shengbo et al. - Cong Ming Qing, p. 95.

²⁰ LU Yanzhao - **Ming Qing Lingdingyang**, p. 186. ZHOU Yunzhong - **Zheng He**, p. 137, also supports the Songgang = Dongjiang thesis. He cites the **Dongxiyang kao** 東西洋考 (prefaces 1617, 1618), j. 9, p. 172. This text says, from Daxingjian 大星尖 (Pedra Branca), when steering 232.5°, one passes Dongjiang. The compass direction suggests that Dongjiang appears on starboard. We shall return to this troubled point below. – For Daxingjian see PR - A Rock in the Sea: Daxingjian in Chinese Nautical Texts and on Selected Maps (c. 1400–1600), esp. pp. 18-20.

No doubt, the identification of Dongjiang is essential, especially in the context of nautical works, as we shall see below. If Dongjiang would always be Sung Kong, then we would be looking at a sailing course along the north side of the Dan'gan and Jiapeng Islands, and not along their southern side, through the open ocean. However, judging from the instructions in these texts, such a northern course seems rather unlikely.

The details discussed in the previous paragraphs show that the interpretation of toponyms possibly related to the Dan'gan and Jiapeng Islands leads to many questions. It is of course possible that the authors of the ZHHHT committed errors when placing certain islands and their names on the map, but there are different views on that. The most difficult aspect is the position of Beijian and Wengxieshan. Currently, it seems impossible to solve that puzzle. Moreover, there are further suggestions in the literature, and we could also try to include Jan Huygen van Linschoten's (1563–1611) proposals in our debate, but that would make things even more complicated.²¹

IV. Other Ming Maps

If the original version of the ZHHHT was really made in the early fifteenth century, then the names recorded on it should mirror the toponymy current in those early times. Other maps, which portray China's coast, only appear much later. Even the extant local chronicles and geographical works rarely fill the gap. The *Guangdong dili zhi tu* 廣東地理之圖 in the *Da Ming yitong zhi* 大明一統志 (1461), an official geography, is one example. It records Xiangshan and shows some steep mountains in the sea south of Central Guangdong, but there are no names. Without doubt, this feature could be an allusion to the existence of the Wanshan qundao (less likely to the many islands in the Nanhai). One may add, the texts of the *Da Ming yitong zhi* and its predecessor, the *Huanyu tongzhi* 寰宇通志 (1456), do not tell us very much about the insular belt south of the Xiangshan and Dongguan regions.²²

The *Guangdong dili zongtu* 廣東地理總圖 in the *Jiajing Guangdong tongzhi chugao* 嘉靖廣東通志初稿 (1535; now JJGDTZCG) gives some names, but the “layout” of this map is very rough. It places the Jiuxingyang 九星洋, literally the “The Sea of Nine Stars”, together with nine dots or small islands, at some distance from the Guangdong coast. This raises doubts, because the “Nine Islands” – we had encountered them in the previous chapter – are to the east

²¹ KAMMERER - *La découverte*, pp. 166-167 (table: Linschoten), 221-222, mentions the names Tongqion and Tam kan, adding Pak Tsim (Beijian) in brackets! ZHOU Yunzhong - **Zheng He**, p. 138, identifies Beijian with Beijiaozui 北角嘴; this is the northern tip of Aizhou 隘洲, the principal island in the Aizhou liedao.

²² *Da Ming yitong zhi*, vol. 9, j. 79, pp. 4847-4848 (prior to fol. 1a). Also see, for ex., FANG Kun et al. - **Zhongguo yanhai jiangyu lishi tulu: Nanhai juan**, pp. 2-3. More in PR - Selected Problems, p. 11. – For general remarks on the iconography of maps in Chinese local gazetteers and related works, see the recent article by MOLENAAR, Sander - Locating the Sea: A Visual and Social Analysis of Coastal Gazetteers in Late Imperial China. For printed cartographical works and “print culture”, recently the chapter “Printed Cartography in the Late Ming”, in AKIN, Alexander - **East Asian Cartographic Print Culture: The Late Ming Publishing Boom and Its Trans-Regional Connections**.

of the Xiangshan coast. The toponym Lingdingyang 伶仃洋, evidently used for another island (Wai Lingdingdao?), also appears in the sea, far away from the coast. Finally, the map shows Wengxieshan, which is again placed at some distance from the Guangdong mainland. It is the only location on the map that may point to the Jiapeng and Dan'gan world.²³

In terms of chronology, the *Jiajing Xiangshan xianzhi* 嘉靖香山縣志 (1548; now JJXSXZ) is our next source. It contains a map of Xiangshan, but that map does not record the Dan'gan and Jiapeng Islands. Nevertheless, there is also a long list of islands “beyond the government's control” (freely translated for 不在版圖者) and inhabited by “island barbarians” (其民皆島夷也). This list mentions several places to the west of modern Macau, as well as Dan'ganzhou 擔竿洲, and Sanmen 三門 (to its east). Unfortunately, there are no descriptions.²⁴

The voluminous Guangdong chronicles of the Ming period, especially the *Jiajing Guangdong tongzhi* (1561; now JJGDTZ), parts of which are based on the JJGDTZCG version quoted above, provide fresh information on the districts of Dongguan and Xiangshan. Their geographical sections mention various bays and islands, but there is no spectacular news on the Dan'gan and Jiapeng Archipelagos. The maps contained in the chronicle of 1561 are equally disappointing in that regard.²⁵

Ming records are different in that regard. Some of them include cartographic material with detailed information on China's coastal belt and military defenses. These maps are important in the context of the present study. Originally, some of them were long horizontal scrolls, comparable to the ZHHHT, but book editors divided them into separate images for publication in printed works. One early example is in Zhang Huang's 章潢 (1527–1608) *Tushu bian* 圖書編.²⁶

Further examples are included in the *Chouhai tubian* 籌海圖編 (usually dated 1562; now CHTB) and *Zheng Kaiyang zazhu* 鄭開陽雜著 (now ZKYZZ). One map in the first source bears the name *Guangdong yanhai shansha (tu)* 廣東沿海山沙(圖). An almost identical map appears in the second source, but there its name is *Wanli haifang tu* 萬里海防圖 (before 1562).²⁷ The

²³ JJGDTZCG, map in *juan shou*. The text mentions several locations in its parts on Dongguan and Xiangshan; see j. 1, 14b–16a, 17b–20a. This includes references to Daxishan 大嶼山 (Lantau), Lingdingyang, Jiuxingyang, etc. – For Jiuxingyang, see PR – Jiuxing.

²⁴ JJXSXZ, j. 1, 17b (p. 302).

²⁵ JJGDTZ, esp. vol. 1, j. 13, 20a–22b (pp. 324–325; section with locations in the Dongguan area), 26a–29a (pp. 327–329; Xiangshan). The maps in *Wanli Guangdong tongzhi* (latest preface 1602), j. 1, 1b–2a (map of Guangdong), j. 14, 1b–2a (map of Guangzhou Prefecture), and the sections which list locations in Dongguan and Xiangshan, j. 14, 29b–30b and 35a–36a, are “silent” as well.

²⁶ *Tushu bian*, vol. 12, j. 57.

²⁷ CHTB, see esp. j. 1, 9a (584–9; map: Guang[dong] 8); ZKYZZ, esp. j. 1, 7b–8b (584–447 und 584–448). For both works / map segments, also see, for ex., CAO Wanru et al. – *Zhongguo gudai ditu ji (Mingdai)*, pp. 197–200 (explanations); MA Jinke – *Zaoqi Xianggang*, vol. 1, p. 4; TAN Guanglian – *Cong yuanfang*, p. 24; LIANG Erping – *Haiyang ditu*, pp. 158–161 (general remarks); ZHU Jianqiu et al. – *Zhongwai jiaotong gu ditu ji*, pp. 118, 120–121; FANG Kun et al. – *Zhongguo yanhai*, p. 25. – There are several studies on the CHTB, for ex. GUO Yuan – “Chouhai tubian” yu Mingdai haifang. – Some sources give Hu Zongxian 胡宗憲 as the author of the CHTB (this also applies to the edition quoted in the present article). However, most scholars underline that Zheng Ruozeng 鄭若曾 (different dates; usually 1503–1570) was its author. – The *Wu bei zhi* of the early seventeenth century also contains a *Guangdong yanhai shansha (tu)*. See, there, j. 210, 10b, or FANG Kun et al. – *Zhongguo yanhai*, p. 88. This work and another collection, WANG Ziqiang – *Zhongguo gu ditu jilu. Guangdong sheng Hainan sheng ji*, provide many later maps of Guangdong.

parts showing Central Guangdong and the Wanshan qundao contain many inaccuracies. Here is just one example: Sanzaoshan 三竈山 appears to the east of Xiangshan, and not to its west. Further to the east one finds Shanhuzhou 珊瑚洲, literally “Coral Island”. This toponym has a long history. Originally it probably referred to the Dongsha Islands 東沙群島 (Pratas Islands) in the South China Sea, or it indicated some coral growing area within the Wanshan qundao.²⁸



Section of the 《Guangdong yanhai shansha tu》,
from “Chouhai tubian”.

A further location is Nantingshan 南亭山. This island seems correctly placed in the position of modern Da Wanshanda; it is shown as one of the southernmost islands in the Wanshan qundao. However, the positions of the nearby islands cause doubts. Wengxieshan appears slightly to the north-east of Nantingshan. If it marks an island in the Jiapeng group, which probably is the case, then it should have been placed to the southeast of Nantingshan.

Several other toponyms also pose questions, others can be identified rather quickly. Shaojingshan 稍井山 could be Shaoqiwan 筲箕灣 (Shau Kei Wan on Hong Kong Island), Daxishan 大嶼山 stands for Lantau, Ningzhoushan 寧洲山 points to the Tuoning Islands. Finally, the map shows Dongjiangshan as an island near the continental landmass. This makes no sense at all.²⁹

The ZKYZZ contains a second map with an identical name. It is drawn differently, but also provides a confused view of the island world south of the Hong Kong region. Many of the names and geographical positions of the islands, which it records, are (almost) identical with the ones on the first *Wanli haifang tu*.³⁰

²⁸ For Shanhuzhou see, for ex., PR; WANG Yang - Around and About the Term / Name *Shanhuzhou* in Traditional Chinese Sources, esp. pp. 52-53.

²⁹ One can find identical / similar arrangements on other maps. Two examples: *Qiankun yitongzhi haifang quantu* 乾坤一統志海防全圖 (after 1592 or 1605; see GUO Shengbo et al. - Ming Qing Xiangshan xian shu Zhujiangkou nanbu zhudao mingcheng de yanbian, p. 157; GUO Shengbo et al. - Cong Ming Qing, p. 96); a map in the *Guangdong tongzhi* 廣東通志 of 1731 (see there, j. 3, 38b; not in the bibliography). The first map is kept in the First Historical Archive of China. More generally for this map: CAO Wanru et al. - *Zhongguo gudai ditu ji*, pp. 39-44, and explanations; ZHU Jianqiu et al. - *Zhongwai jiaotong*, pp. 143-144. - For some names of Lantau Island, see note 8, above. - For names of the Tuoning Islands, see, for ex., LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang*, esp. p. 58. - Shaojingshan was also identified as Shaozhou 稍洲.

³⁰ ZKYZZ, j. 8, 2b (584-622).

The *Quan Guang haitu* 全廣海圖 (before 1581), a map included in *Cangwu zongdu junmen zhi* 蒼梧總督軍門志 (1581), is another piece full of errors. The name Lingdingyang 伶仃洋 appears in the open sea, to the east of Laowanshan 老萬山. We had encountered a similar problem above. To the north of Lingdingyang one sees an island named Jigongtou 鷄公頭. Presumably this marks an early settlement on Lantau. Hong Kong people transcribe it as Kai Kung Tau. To the southwest of Jigongtou is Tunmenao 屯門澳. Regarding the correct position of the latter, scholars have voiced different opinions. Some specialists proposed to also locate it on Lantau.

Here, we must briefly return to Laowanshan. Normally this name refers to Nantingshan (modern Da Wanshاندao), but it seems displaced on the *Quan Guang haitu*. Moreover, the toponym Laowanshan was originally used for Lantau and then transferred to Nantingshan. This could lead to the assumption that three names in question – Laowanshan, Tunmenao and Jigongtou – should all be linked to Lantau, at least in the context of the present map. However, there is an interesting colophon on that map, near the name Laowanshan, which refers to sea robbers (*haikou* 海寇). That evokes the European name Ilha dos Ladrões. As was mentioned above, Europeans often used that name for the entire Wanshan liedao, or for just one of its islands. This could be an argument against the proposal to link Laowanshan to Lantau. Of course, in the latter case, one might also need to find another place for Tunmenao.

A further name on the same map is Dan'ganzhou 擔竿洲; it is associated with a long and thin island near the top margin of the map. This must refer to the Dan'gan Archipelago, or to one of its major islands. Below that name, near the mainland, one sees the toponym Taoningshan 淘寧山. This must refer to the Tuoning liedao, or to one of its islands.³¹

Our next maps are the *Quanhai tuzhu* 全海圖註 (now QHTZ) and the *Guangdong yanhai tu* 廣東沿海圖 in Guo Fei's 郭棐 (斐) (1529–1605) *Yue da ji* 粵大記 (1596/97). There are two almost identical versions of the first map (one dated 1591; the other should be an earlier draft). Here I consider the two QHTZ maps as one “ensemble”, referring to it under the name QHTZ. The relevant sections of this ensemble and of the *Guangdong yanhai tu* in Guo Fei's book are very similar and it is possible that they are based on one and the

³¹ For the names in the foregoing paragraphs, see *Cangwu zongdu junmen zhi*, j. 5, p. 81. Several modern studies present the map in that work and / or analyse some of the places shown on it. See YANG Xunling - “Quanhai tuzhu” Aomen, esp. pp. 230-231; YE Nong - Cong “Quanhai tuzhu” kan 16 shiji haiwai maoyi yu Guangdong haifang - Zhujiangkou ji yi dongbufen diqu tanjiu, esp. pp. 263-266, 274-280; ZHU Jianqiu et al. - *Zhongwai jiaotong*, p. 132; LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang*, esp. pp. 77-80; GUO Shengbo et al. - Cong Ming Qing, p. 93; SHI Cunlong - Pu ren, p. 179; MA Jinke - *Zaoqi Xianggang*, vol. 1, p. 6; CHANG - *Ming ji*, pp. 287, 289. – A related map, called *Guangdong quantu* 廣東全圖, is in *Chouhai chongbian* 籌海重編, j. 1, 10a-b (after 1561). For more on that work, see, LI Xingui - Ming Wanli haifang tu quanhaixi yanjiu, pp. 128-133. Li compares essential information in that source with data available in yet another work, the *Qian tai wo zuan* 虔臺倭纂 (1595); see Li, pp. 133-137. The latter contains a map with very limited information on the Wanshan qundao. For a comparison between the relevant section of that map and the corresponding parts of other maps, see also YANG Xunling - “Quanhai tuzhu” Aomen, pp. 183, 185 (maps). – For Jigongtou, see SIU, Anthony Kwok-kin - Tai Yu Shan from Chinese Historical Records, p. 396. – For the Tuoning liedao, already mentioned above, in note 29, see, for ex., GDSHYDMZ, pp. 92-93.



Section of 《Quanhai tuzhu》; near the upper margin Beijian and Wengxie; the large island in the middle is Lantau.



Section of 《Quanhai tuzhu》; near the upper margin two Zei wan, Zhongmen, Dan'ganzhou; the large island represents Hong Kong Island.

same source. In fact, the toponyms of interest to us are almost identical in all cases, but their geographical positions vary in some cases. Nevertheless, taken together as one package, we may say that these maps are more “realistic” than the ones discussed above.³²

Below I shall mostly rely on the QHTZ. Its quality is superior to the map in *Yue da ji*. Moreover, the modern reproductions appended to the volume on the QHTZ published by Jin Guoping and Yang Xunling are superb and much better than most reproductions of the *Guangdong yanhai tu* that I was available to find in modern works.

Several locations on the QHTZ can be related to the Jiapeng and Dan'gan Archipelagos and / or some nearby islands. The places of interest to us are, from west to east, Beijian 北尖 and Wengxie 翁鞋; a cluster consisting of Zei wan 賊灣, Zhongmen 中門, Dan'ganzhou 担竿洲, and a second Zei wan; finally, Xiao Dan'gan 小担竿. The first two names in that sequence could stand for the Jiapeng Islands. However, if we associate Wengxie with Miaowandao, then Beijian should be to the right (east or northeast) of that island, and not to the west. We had encountered a similar problem above. As was mentioned, some scholars

³² For full reproductions of the two QHTZ versions, see the JIN Guoping; YANG Xunling - “*Quanhai tuzhu*” *yanjiu*, vol. 2 (maps). For the dates of these maps, see, for ex., TANG Kaijian; ZHOU Xiaolei - *Ming Song Yingchang “Quanhai tuzhu Guangdong yanhai tu yanjiu*, pp. 144-145. For a detailed comparison of the two QHTZ versions, see LI Xingui - *Ming Wanli haifang tu*, pp. 109-120. – There are many internet entries on the *Yue da ji*. These mostly concern its “Hong Kong” part. For details see <https://www.hongkongmaper.org/products/guangdong-coastal-remake-map-mouse-pad-1595> (accessed 10-03-2023).

have argued that Beijian, in Ming times, represented one or several island(s) in the Aizhou and / or Sanmen groups, but in the present case this proposal makes little sense because the map also shows the name Xiao Sanmen 小三門. The latter appears to the west of Wai Lingding 外伶汀, and Wai Lingding itself is placed to the northwest of Beijian. Although the position of Wai Lingding is not accurate, the above suggests the following: Xiao Sanmen probably marks the Sanmen region. The name Wai Lingding is still in use today; it stands for an island to the northeast of the Sanmen Archipelago. If one accepts these identifications, then the proposed equation Beijian + Wengxie = Jiapeng liedao should be correct, although we would have to reverse the sequence of these names within the archipelago. As was said, all this applies to the QHTZ.

On the map in *Yue da ji*, the spatial arrangement is less convincing: Wai Lingding, Beijian, Wengxie and Changzhou appear near the “southern” margin of the map, almost in the form of a chain that extends from west to east.³³ A further observation relates to the large island of Lantau. Both our maps, the QHTZ and the *Guangdong yanhai tu*, give its name as Dahaoshan 大蠔山, placing it to the north of Beijian and Wengxie. Clearly, this is another argument for associating Beijian and Wengxie with the Jiapeng Islands. Slightly to the east of Lantau one finds Changzhou 長洲 (Cheung Chau) and Boliao 博寮 (Pok Liu Chau; now Nanyadao 南丫島, i.e., Lamma Island). Both these are correctly placed on the QHTZ, while their position on the other map is not accurate. Still further to the east is Xianggang 香港, drawn as a separate island and located in the position of modern Yalizhou 鴨脷洲 (Ap Lei Chau, Aberdeen Island). Adjacent to it is the large island of Hong Kong itself. There are several names on that island, which one can easily identify. Just two examples: Chigui stands for Stanley, Shaoqiwan 稍箕灣 for modern Shau Kei Wan; we had encountered these well-known toponyms above.³⁴

Here, then, we can look at the chain Zei wan(a)-Zhongmen-Dan'ganzhou-Zei wan(b) and Xiao Dan'gan, again on the QHTZ. The sequence Zei wan, literally “Pirates’ Bay”, may not be a name, but simply a reference to the chief characteristic or “function” of the places in question. This clearly evokes the “Western” names Ilha(s) dos Ladrões (and similar versions). Furthermore, if Beijian and Wengxie stand for the Jiapeng Islands, then Zei wan(a) should

³³ *Yue da ji*, vol. 10, j. 32, relevant parts on 38a-39b. – For Xiao Sanmen and Wai Lingding, see also LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang*, p. 184. Lu, p. 58, quotes a passage from *Yue da ji*, related to the eighth (not fifth) year of Wanli. This entry records a raid against coastal pirates. It refers to Wengya 翁厓, Taoniang 桃娘 and the Wuzhu Sea 烏豬海洋 (see *Yue da ji*, j. 32, 14b). This is the sea near Wuzhu Island. Lu correctly identifies Taoniang with the Tuoning Islands. However, relating Wengya to Wengxie and Aizhoudao raises questions. The arrangement of the map in *Yue da ji* does not necessarily support that proposal. Either the map is not reliable, or Lu's suggestion is wrong. In other cases, as we saw above, Wengxie could indeed stand for a location in the Sanmen-Aizhou cluster.

³⁴ For some of these places, see YANG Xunling - “Quanhai tuzhu” Aomen, esp. pp. 182-185. The QHTZ provides more information on the Hong Kong region than other early maps, as Yang correctly observes. Moreover, the QHTZ is among the first pieces that record the name Xianggang (albeit not in the way one might expect). There are several studies on this name. For essential points, see JIN Guoping - *Xi li dong jian*, pp. 49-51. On Nanyadao (Lamma Island) recently also JIN Guoping - Waiguoren.



Section of the map in *Yue da ji*; near the upper margin Wengxie, Changzhou, et cetera; Hong Kong Island is the large island to the left; Lantau at right side.

point to a bay in one of the Dan'gan Islands. Zhongmen could then refer to the Ermen shuidao 二門水道, the channel between Zhiwandao and Erzhoudao; less likely, it could represent the Yimen shuidao 一門水道 between Erzhoudao and Dan'gandao. Clearly, the most unexpected element in the above chain is the distance between Dan'ganzhou and Xiao Dan'gan. Also, the largest of the Dan'gan Islands is at the northeastern end of the Dan'gan liedao, while the map puts Xiao Dan'gan, "Little Dan'gan", in that position. If one accepts this as a simple error, then we may say the following: Xiao Dan'gan on the map = modern Dan'gandao;³⁵ due to the space between Xiao Dan'gan and Zei wan(b), the latter must belong to Erzhoudao. It cannot belong to Zhiwandao, because of the channel mentioned in the sequence. If that is correct, then the Zei wan(b) could be Beicaowan 北槽灣, the only bay on the east side of Erzhoudao. Zei wan(a) would then be one of the bays along Zhiwandao. Of course, a further possibility is that, once again, the mapmakers confused the locations within the Dan'gan Islands. It is not totally impossible, although unlikely, that Zei wan(a) should belong to Beijian, which could then imply that the name (or term?) Zhongmen might represent the large space between the Jiapeng and Dan'gan Islands called Dadanwei shuidao 大擔尾水道.³⁶ Finally, in the discussion above we left out the small island called Xidan, at the southwestern end of the Dan'gan Islands, but probably the mapmakers would not have considered this place on account of its size. Regarding the map in *Yue da ji*, essentially it provides the same arrangement, but Zei wei(a) seems to be directly attached to Boliao, which makes no sense.

³⁵ LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang*, p. 187, also supports that view.

³⁶ For bays and channels near the Dan'gan and Jiapeng Islands, see, for ex., GDSHYDMZ, pp. 26-29, 84.

To round off these remarks, two further names must be considered: On the QHTZ and the map in *Yue da ji* Dongjiang appears in the position of modern Sung Kong, and in each case Puchi 蒲咭 stands for the Po Tai Islands (*chi* looks similar to *tai* 台). We had already encountered this arrangement above. Here, the name Dongjiang is indeed used for an island that does not belong to the Jiapeng and Dan'gan Archipelagos.

V. Nautical Texts

This chapter will mostly deal with Ming nautical texts. However, before discussing the relevant entries in these Chinese *roteiros*, it may be useful to briefly summarize the findings of the previous section. (1) Dan'gan 担杆 / 担竿 (first character also 擔), usually with the addendum -zhou 洲 or -shan 山, appears on several Ming maps. It stands for the entire Dan'gan Archipelago or just for one of its islands, especially for Dan'gandao 擔桿島. (2) Xiao Dan'gan 小担竿 is likely to represent Erzhoudao 二洲島, even if wrongly placed in the position of Dan'gandao.³⁷ (3) Dongjiang 東姜 was mainly used for an island in the Po Toi 蒲台 group. Beijian 北尖 and Wengxie 翁鞋 are less easy to explain. In some cases, we can associate them with the Jiapeng Islands, in other cases they could point to locations in the Sanmen 三門 and Aizhou 隘洲 groups.

Here, then, we can turn to our first nautical source.³⁸ This is the fragmentary *Zhenwei* (bian) 鍼位(編), parts of which survived in Huang Xingzeng's 黃省曾 *Xiyang chaogong dianlu* 西洋朝貢典錄 (preface 1520). The precise origin and date of the *Zhenwei* remain in the dark, but probably it was compiled in the fifteenth century. The textual element of relevance for us appears at the beginning of the segment on Xianluo 暹羅 (Siam; Ayuthia) in Huang's book. It refers to the sailing route from Nan'ao 南澳 (a major island near the Fujian-Guangdong border) via Dongdong 東董 Island, Cape Tonggu 銅鼓 (northeast Hainan), to Duzhu 獨豬 Island (豬 also 潞, 猪; in Portuguese texts Tinhosa; modern Dazhoudao), and then on to the coast of modern Vietnam, etc. Moreover, according to the text, Dongdong had the shape of a hat worn in Tang times (*Tang guan* 唐冠). Xie Fang, the modern editor of the text, explains that we should replace Dongdong by Dongjiang.³⁹ Regarding Tonggu and Duzhu / Tinhosa, we had encountered these toponyms above.

Without doubt, the link Nan'ao-Dongjiang-Tonggu-Duzhu formed a core element of the international route to Southeast Asia. This segment repeatedly appears in nautical texts,

³⁷ Essential observations in LU Yanzhao - **Ming Qing Lingdingyang**, pp. 186, 187.

³⁸ For a survey of Chinese nautical texts, see PAPELITZKY, Elke - *Seafaring Knowledge of Ming Literati: The Scholarly Dissemination of Sailing Route Descriptions*.

³⁹ **Xiyang chaogong dianlu jiaozhu**, j. zhong, pp. 55, 56 n. 2; SONNENDECKER, Klaus - **Huang Xingzeng. Verzeichnis der Akteneinträge zu Audienzen und Tributen vom Westlichen Meer (Xiyang chaogong dianlu)**, pp. 91-92 and n. 395. Sonnendecker correctly draws attention to the fact that the name Dongdong appears in a very different geographical context. For that, also see PR - *Sailing near the Natuna Islands and West Kalimantan: Notes on the 'Zheng He Map' and Some Ming 'Rutters'*, esp. pp. 91-100.

as we shall see below. In these contexts, Dongjiang seems to stand for one of the Dan'gan Islands or the entire group. Ships using that sailing corridor certainly passed these islands at their southern side, probably at quite some distance from the shore. There are several high elevations on the Dan'gan Islands, which rise to 300 meters or more, thus serving as convenient points of orientation. By contrast, the single “peak” on Sung Kong, often identified with Dongjiang, only rises to circa 150 meters. The other islands in the Po Toi group are quite flat as well and it seems unlikely that they were sailing marks for ships going non-stop to Hainan and Southeast Asia. Finally, the descriptive element “hat of Tang times” could point to the shape of Zhiwandao 直灣島 in the southern part of the Dan'gan chain. Alternatively, one may think of the ensemble Erzhoudao-Zhiwandao-Xidandao and its shape. In both cases we can imagine a central element with a “flap” on each side of the “cap”.

Our next source is the SFXS, an anonymous work of uncertain date and origin. Most scholars assign it to the late Ming period, but some of its entries certainly rely on material collected in the days of Zheng He. The SFXS is important for us because several parts mention Dongjiang(shan) and / or Gongxie(shan) in the context of the sailing corridor from Fujian to Hainan and beyond. To begin with, there is a long list of important locations along that corridor. This list (here called List A) describes the physical features of each place and provides information on the depth of the adjacent sea. It opens with several places along the Fujian coast, whence it gradually leads readers to the area of Nan'ao and Huizhou 惠州 in East Guangdong. The sequence of the following locations is this: Daxingjian 大星尖 (Pedra Branca; modern Zhenyantou 針巖頭 / Zhentouyan 針頭巖, literally “pin-head rock”), Dongjiangshan, Gongxieshan, Nantingmen (presumably in the Wanshan liedao), Wuzhushan (near Shangchuan), Qizhoushan 七州山 (seven islands off northeastern Hainan), Qizhouyang 七州洋 (the sea around these islets), Duzhushan (Tinhosa), etc.⁴⁰

In each case, the text offers brief descriptions, but many details remain obscure. For instance, from the explanations following the name Dongjiangshan, we learn that the depth of the sea near that place measured 45 *tu* 托, or fathoms.⁴¹ The exact location of the measurement is not defined. The same entry mentions Nantingmen as a port or anchorage of Guangdong. One wonders, why this textual element appears in a description of Dongjiangshan. The next entry, on Gongxie, says that this place would resemble a curved (*gong* 弓) shoe. Here one may think of the name Pulau Sapato shown on Portuguese maps

⁴⁰ See SFXS, p. 32. The text is also in LIU Yijie - “Shunfeng xiangsong” yanjiu, appendix 2 (facsimilized version), appendix 3 (version in short characters). For the present entry, see there, pp. 280, 411, 522. A modern version in long characters is in ZGLDHLZJ, vol. I, pp. 282-314. Another finely printed facsimile version appears in JIAO Tianlong et al. - **Mapping Ming China's Maritime World. The Selden Map and Other Treasures from the University of Oxford.** – There are several modern works on the SFXS, notably by Liu Yijie.

⁴¹ Many studies discuss the term *tu*. See, for ex., DIDIER, Michel - Zheng He, des récits, un compas et des cartes, pp. 62-63.

near the Jiapeng Islands (*sapato* means “shoe”).⁴² The “shoe-like” shape could point to modern Beijian or Miaowandao. However, according to the text, the northern extremity (or cape) of Gongxieshan is flat (北低一角) and there are “seven mountains that form one *shan*”, presumably one “island” (七箇高山合做一箇山). Dan’gandao, the northernmost island in the Jiapeng-Dan’gao ensemble is the only island with seven mountains. Moreover, the northern extremity of Dan’gandao, marked by two capes now called Toudongjiao 頭東角 and Sanyajiao 三牙角, is quite low; the terrain only reaches a maximum of 25 to 40 meters.⁴³ Finally, the SFXS tells us that the southern part of Gongxieshan is high and near a big mountain / island (南邊高近大山). “Big mountain / island” could point to Dan’gandao’s southern “neighbour”, namely Erzhoudao, which has one of the highest peaks in the Wanshan qundao, as was already stated. All this suggests that this description of Gongxieshan in SFXS refers to Dan’gaodao. The other islands in the Dan’gan and Jiapeng groups do not seem to “match” the criteria mentioned in our source.

If these observations are correct, then we must revise our previous suggestions. First, Dongjiangshan can no longer be Dan’gandao. Considering the sequence of islands in the text, we could associate Dongjiangshan with Sung Kong (although the measurement of the depth does not help to verify this option). Second, contrary to expectations, this would imply a sailing route along the north side of the Dan’gan Islands. The next location, Nantingmen, could then be a location in the Wanshan liedao.

However, there is further problem: The brief text that follows the name Nantingmen is not clear at all. One phrase in it, “Guangdong gangkou, zai Gongxieshan, ...” (廣東港口, 在弓鞋山, ...), seems to imply that Nantingmen was “near” Gongxieshan. If so, we must ask: Does Nantingmen stand for the area now called Dan’gan shuidao 擔桿水道, i.e., the space between Dan’gandao (here: Gongxieshan) and Sung Kong (Dongjiangshan) in the Po Tai Islands? If so, how far to the west did that area extend in the eyes of Ming sailors? There is no answer to these questions, and it seems to me that something could be wrong with the above interpretation, or with the text as such, because the other entries in the SFXS lead to different conclusions, as we shall see below.

The following paragraph will summarize the relevant route segments recorded in different entries of the SFXS. The list is arranged in the following way: location a (compass bearing / duration of voyage, in *geng* 更) → Dongjiang and / or Gongxie (compass bearing / duration of voyage, in *geng*) → location b. Locations mentioned prior to a and after b are of no interest here. I shall only list them in exceptional cases. The traditional Chinese compass bearings are

⁴² KAMMERER - *La découverte*, map after p. 8. Also see map in the Biblioteca Nacional, Lisbon, code D-89-r. However, the position of Pulau Sapato (Ilha de Sapato) on these maps is unclear. It could point to Aizhou, which at one time had the name Xiezhou 鞋洲, literally “Shoe Island” (see note 19, above). – On another map (Biblioteca Nacional D-90-r), Sapato Island is the northernmost island of the Jiapeng Archipelago. – Should one link the name element *sapato* to similar words (for example *sepatu*) used in Malay, Javanese, etc. and ultimately derived from related Persian or Ottoman-Turkish terms?

⁴³ See, for ex., GDSHYDMZ, pp. 138, 420, 473 (map).

turned into numbers; thus in lieu of *kunwei* 坤未, it will be 217.5°. Finally, the orthographs of some names vary, but for the sake of simplicity I usually leave out the Chinese characters. Here, then, is what the text tells us:⁴⁴

(1) Voyage from Fujian to Jiaozhi / Annam

Daxingjian (217.5°, 7 *geng*) → Dongjiangshan (217.5°, 5 *geng*) → Wuzhushan (225°, 13 *geng*) → Qizhoushan

(2) Return voyage from Jiaozhi / Annam to Fujian

Duzhushan (45°, 5 *geng*; 52.5°, 15 *geng*) → Daxingjian

(Dongjiangshan and / or Gongxieshan are not mentioned)

(3) Voyage to the Khmer region (Wuyu 浯嶼 in Fujian is the starting point)

(Nan)yu Pengshan (南)灣彭山 (232.5°, 10 *geng*; 225°, 50 *geng*; 210°, 7 *geng*) → Wailuoshan 外羅山 (near the Vietnam coast)⁴⁵

(4) Return voyage from the Khmer region to Wuyu

Wailuoshan (30°, 10 *geng*; 37.5°, 25 *geng*; 45°, 10 *geng*) → Gongxieshan (52.5°, 7 *geng*) → Daxingjian

(5) Voyage from Fujian to Siam / Ayuthia

Daxingjian (225°, 7 *geng*) → Dongjiangshan (225°, 7 *geng*) → Duzhushan

(6) Return voyage from Siam / Ayuthia to Fujian

Tonggushan (37.5°, 20 *geng*) → Gongxie and Dongjiang, then Nantingmen (52.5°, 20 *geng*) → Nanyu Pingshan 南灣坪山

(Xiang Da, 53, replaces *yu* by *ao* 澳. *Ao* 澳 would be better.)

⁴⁴ For the compass directions and the term *geng*, see, for ex., MILLS, J. V. G. - **Ying-yai sheng-lan. The Overall Survey of the Ocean's Shores [1433]**, esp. pp. 248-249, 307, 350. Mills calculated the "nautical watch" as 2.4 hours. Many more details are in LIU Yijie - "**Shunfeng xiangsong**" **yanjiu**, esp. pp. 49-81, 325-327, 555, and other works. For a recent and concise survey in a European language, see DIDIER - Zheng He, pp. 54-57, 65 et seq. – For the entries in our list, see SFXS, pp. 32, 49-55; LIU Yijie, pp. 424-428, 431, 432, 434-436 (text in short characters), 530-533 (facsimilized text); and the relevant sections in ZGLDHLZJ, vol. 1. Modern authors (Xiang Da, Liu Yijie, and others) have punctuated the text in different ways, but these variations do not alter the meaning of the passages cited in the present article. – PAPELITZKY, Elke - Sea Routes to Thailand Described in Chinese Texts of the Ming Dynasty, pp. 256, 259, 262, also lists references to Dongjiangshan and Gongxieshan in SFXS and related texts; she points out that 7 *geng* for the segment Dongjiangshan-Duzhushan in (5) would be wrong.

⁴⁵ Wuyu: originally Jinmen, later used for a small island in Xiamen Bay 廈門灣; see SFXS, p. 244. The original text often places rad. 46 on top of the *yu*-element in lieu of writing 嶼, but that does not matter. (Nan)yu Pengshan: Xiang Da, in SFXS, p. 50, correctly adds *nan* and changes *yu* 灣 to *ao* 澳. The combination Nan'ao Pengshan includes two locations: Nan'ao and the Nanpeng liedao 南澎列島, to the southeast of the former. The Nanpeng group served as a navigational mark. Wailuoshan: see, for ex., MANGUIN - **Les Portugais**, index, various entries. Recently also PR - A Note on Dazhoudao, pp. 64-65.

(7) Voyage from Wuyu to Patani and Kelantan (both on the Malayan Peninsula)
Daxingjian (232.5°, 7 *geng*) → Nantingmen (225°, 5 *geng*) → Wuzhushan (225° and 217.5°, 13 *geng*) → Qizhouyang
(Dongjiang and Gongxie are not mentioned)

(8) Return voyage from Patani to Wuyu
Tonggushan (37.5° and 22.5°, 20 *geng*) → Dongjiangshan and Nantingmen (52.5°, 7 *geng*) → Daxingjian

(9) Taiwu 太武 to Pahang (on the Malayan Peninsula)
Daxing(jian) (217.5°, 7 *geng*) → Dongjiangshan (225°, 5 *geng*) → Wuzhushan (225°, 15 *geng*) → Qizhouyang

(10) Return voyage from Pahang to Taiwu
Tonggushan (52.5°, 13 *geng*) → Dongjiang (52.5°, 7 *geng*) → Daxingjian

(11) Voyage from Guangdong to Melaka
Nantingmen (217.5°, 5 *geng*) → Wuzhushan
(Nantingmen is the starting point. Evidently Gongxieshan and Dongjiangshan are off route)

What can we learn from these entries? First, it was indeed possible to sail non-stop between Fujian / East Guangdong and the coast of Hainan / Vietnam. Entries (2) and (3) suggest such direct itineraries. The latter also implies that the sailing direction had to be adjusted twice en route to Wailuo. Second, only two itineraries (4) and (6) mention Gongxie(shan); evidently this place was less important than Dongjiang(shan). Third, entry (6) suggests that Gongxie was to the west of Dongjiang, while Nantingmen was to its east. This could be in line with the sequence Dongjiangshan-Gongxieshan-Nantingmen in the List A above, provided that Dongjiangshan = Sung Kong, Gongxieshan = Dan'gandao, and Nantingmen = Dan'gan shuidao. If we opt for such an interpretation, then the sailing course described in entry (6) would imply an itinerary along the north side of the Jiapeng and Dan'gan Islands. However, there seems to be a discrepancy between the sailing instructions in (4) / (8) and (6). While the instructions given for the initial segments – to Gongxie / Dongjiangshan – are compatible (considering that Tonggushan is much farther to the northeast than Wailuoshan), the second segments pose questions: Nan'ao is not too far from Daxingjian. How then should one explain the different durations / distances (7 versus 20 *geng*)? Could it be that Gongxie in (6) does not refer to the same island(s) as Gongxieshan in (4)?

A further observation relates to entries (5), (7), and (9). The recommended compass bearings for the segment Daxingjian-Dongjiangshan are 225° and 217.5°, while a ship going from Daxingjian to Nantingmen had to steer 232.5°. The latter implies a sailing route

slightly to the north of the route Daxingjian-Dongjiangshan. Is this a further argument for the assumption that one route followed the north side of the Dan'gan-Jiapeng ensemble while the other route passed along the southern shores of these islands? If we would accept such a "model", some of the problems encountered above could be solved, but it would be impossible to categorically identify Dongjiang(shan) with Sung Kong. In fact, entries (5) and (9) suggest that Dongjiangshan cannot be Sung Kong; rather it should stand for a place in the Jiapeng-Dan'gan ensemble, seen from its southern side.

Finally, we must also consider entry (11). It defines Nantingmen as the starting point for an itinerary that begins in Guangdong. This suggests a location in the Wanshan liedao, especially Nantingshan, i.e., modern Da Wanshandao; it does not suggest a location near the Dan'ganshuidao. Moreover, if in this case Nantingmen would be identical with the latter, one would expect the entry to mention one or two locations along the way to Wuzhushan, which is near Shangchuan. In short, it seems that in (11) Nantingmen must be to the west or northwest of Gongxie(shan) and Dongjiang(shan).

The above provides an inconsistent view of the southern Wanshan rim. How to deal with that? Replacing Nantingmen in (11) by Nantingshan is an option; then these names would represent different places, but this would not help us to solve the confusion surrounding the names Gongxie, Dongjiang, and other features. Moreover, some of the maps investigated in the previous chapter, record the toponym Wengxie. In short, combining the above with the analysis offered in chapters III and IV, one reaches the unsatisfactory conclusion that mapmakers and sailors often mixed certain names and their locations or followed different traditions when using individual toponyms. This makes it nearly impossible to disentangle many of the pending questions related to our theme and the history of the Wanshan qundao in the early modern period.

Another nautical work, the *Zhinan zhengfa* 指南正法 of the Qing period, contains additional references to Dongjiang, Gongxie, Nantingmen, etc. Again, one finds a list of locations and their physical features (here List B). According to that list Gongxie is high in the east and low in the west. This seems to contradict the description in SFXS. Furthermore, Nantingmen "is inside of Wengshan; it is a / the port of Guangdong..." (在翁山内, 是廣東港口...). This is the only reference to Wengshan in the *Zhinan zhengfa*. Nevertheless, if one compares the quoted phrase with the citation from SFXS (namely: 廣東港口, 在弓鞋山...), then it becomes clear that Wengshan was another name for or related to Gongxie.⁴⁶

We can also amplify the above findings by adding scattered information from other Ming sources to our panorama. The *Longfei jilue* 龍飛紀略 (printed 1544, but in this case referring to the year 1363), contains a sequence of islands that sounds familiar: Pengshan, Daxing, Dongjiang, Wuzhu. Gongxie and Nantingmen do not appear in the text. The *Annan*

⁴⁶ SFXS, p. 32; *Zhinan zhengfa*, pp. 116 (list), 158-159, 176, 170, 172-173, 175, 190, 195 (other references to Gongxie and Dongjiang).

tuzhi 安南圖志 (after 1592) records a sailing course with another familiar segment (see entry 1, above): Daxingjian (217.5°, 7 *geng*) → Dongjiangshan (217.5°, 5 *geng*) → Wuzhushan. It also explains that this refers to the sailing route from Fujian. However, “when ships depart from Guangdong, then one calculates [their course] from Dongjiangshan” (若廣東開船, 則自東姜山算起。).⁴⁷ This seems to put Dongjiangshan in a position that one may compare to the position of Nantingmen in entry 11, above. How credible is such an arrangement?

A further source is the *Siyi guangji* 四夷廣記 (probably 1601 or later). It contains three entries which record the same details for the segment Daxingjian-Dongjiangshan-Wuzhushan (directions and durations) as the entry in *Annam tuzhi* and entry 1, above. Only one of these three entries adds the name Nantingmen behind Dongjiangshan.⁴⁸

Above we had already cited the *Dongxiyang kao* in a note. The entries relevant for our theme appear in a list of locations situated along the so-called international sailing route (List C).⁴⁹ This list and List A (in SFXS) are similar in many respects. Thus, in List C the sequence of names – Daxingjian, Dongjiangshan, Gongxieshan, Nantingmen, Wuzhushan, Qizhoushan / Qizhouyang – is identical with the sequence in List A. Other details in List C are noteworthy as well. From Daxingjian, steering 232.5°, one would pass Dongjiangshan. “In front of (or: before passing) it (=Dongjiangshan) is Gongxieshan” (其前為弓鞋山。). “In front of” could suggest that Gongxieshan is to the east of Dongjiangshan. Here, readers may recall the description of Gongxieshan in List A (seven mountains, etc.): It suggested that Gongxieshan could be identical with Dan’gandao. However, it also suggested that Dongjiangshan might stand for Sung Kong. If so, then “In front of it” should mean “to the south of”, because Dan’gandao (Gongxieshan) is to the south of Sung Kong.

There is still more to say. The entry on Gongxieshan in List C contains the following line: “Ships can pass it (=Gongxieshan) at both the inside and the outside. In front of it is Nantingmen” (內外俱可過船。其前為南亭門。). This passage could have the following meaning: One can sail through the Dan’gan shuidao (Nantingmen) and pass Gongxieshan (Dan’gandao) at its northern side, or one can sail along its southern shore. This would then be compatible with the entry in List A. Another detail in *Dongxiyang kao* concerns Nantingmen itself. The depth of the nearby sea varies only by two *tuo* from the measurement given in List A. Moreover, from Nantingmen, steering 217.5°, one will reach Wuzhushan after 5 *geng*. This

⁴⁷ See ZGLDHLZJ, vol. 1, pp. 244, 279. The first entry is in **Long fei jilüe**, j. 2, pp. 473-475. I had no access to the **Annan tuzhi**.

⁴⁸ See **Siyi guangji**, vol. 100, 787a, 832a; vol. 101, 899a; ZGLDHLZJ, vol. 1, pp. 323, 324, 325. The nautical segments found in **Siyi guangji** are also in ZHENG Hesheng; ZHENG Yijun - **Zheng He xia Xiyang ziliao huibian**, pp. 306-327; see pp. 310, 313, 317. For the entries mentioned in the present paper, see further PR - A Note on Dazhoudao, p. 80. – Generally, for the history, structure, and other details of the text, see PAPELITZKY, Elke - An Introduction to the *Siyi guangji*. Also see the relevant parts in her - **Writing World History in Late Ming China and the Perception of Maritime Asia**, esp. pp. 30-31 (text), 41-42 (author), 69-85 (contents of the late Ming “world histories”), and her - Searoutes to Thailand, esp. p. 256.

⁴⁹ See note 20, above.

detail may remind readers of the details recorded in entry (11) of the SFXS.

The above raises one interesting question: Several descriptive elements in Lists A and C are similar or even identical. Which, then, is the older text? Are these elements based on a third work now lost? To answer this question, one would certainly need to make a systematic comparison of many more entries in both texts, the *Dongxiyang kao* and SFXS. Clearly, this leads away from the main theme of our discussion and must be spared for a special study.

VI Conclusion

The intention of the present study was to find out more about possible references to the Jiapeng and Dan'gan Archipelagos in selected maps and nautical texts of the Ming period. The above analysis suggests the following: (1) In some cases, the names Beijian, Wengxie and Gongxie stand for the principal islands of the Jiapeng group. (2) In other cases, Wengxie and Gongxie point to a location in the Sanmen and Aizhou Islands. (3) Dan'gan represents the entire Dan'gan ensemble or perhaps only one of its islands, especially Dan'gandao, i.e., the long island in the northern section of this archipelago. (4) In some but not all cases one can link the name Dongjiang to the small island now called Sung Kong at the eastern exit of the Dan'gan shuidao. (5) Possibly, in List A of SFXS, the name Gongxie refers to Dan'gandao. – In sum, there are several ambiguities associated with all these names, and this makes it difficult to find clear solutions for many “nearby” toponyms such as Nantingmen.

A systematic investigation of the many extant maps and chronicles of the Qing period would certainly enrich our findings. Clearly, these sources would provide more names and probably it would be possible to find out when and why certain toponyms began to replace older names. However, that would not necessarily help us to reconstruct the geographic panorama of the Ming period and to disentangle some of the ambiguities disclosed above.

Finally, one may also try to combine data found in early Portuguese sources with the information collected from Chinese works. Two important Portuguese maps, presumably of the late sixteenth or early seventeenth century, record several toponyms among which are the following names:⁵⁰ (1) Ilha de Leme, for Dan'gandao. The term *leme* stands for a rudder and, in a general sense, for “guidance”. Does this imply that ships took this island as a point of orientation? (2) Ilha Furada, Ilha Lemi (Limy?), Ilha Travesada (atravesada): These three represent Erzhoudao, Zhiwandao and Xidandao of the Dan'gan Archipelago, but the

⁵⁰ Maps in the Biblioteca Nacional (see note 42 and sources in notes 6 and 7, above). Electronic access to these maps is via: <http://lunamap.must.edu.mo/luna/servlet/detail/MUST-2-2-801-1270> and <https://www.facebook.com/photo/?fbid=564083489056137&set=a.504143798383440> (05-03-2023). – One name, related to the southern section of the Jiapeng Island, remains unclear on both maps; it is not mentioned here. – JIN Guoping - Waiguoren, near note 43, points out that maps attributed to Fernão Vaz Dourado show the name “P(ulau) cans”. He thinks *cans* could be a phonetical transcription of (Dan)gan. There also seems to be a relation between that name and Linschoten’s “Pulo Cao”; see part 6 of Jin’s study and note 21, above. Finally, in his note 45, Jin briefly discusses the maps in the Biblioteca Nacional.

original meaning of the Portuguese names is unclear.⁵¹ (3) Ilhas Cornudas. These islands are to the west of the Dan'gan Archipelago. The element *cornudas* could be an allusion to the many capes and rocky structures of the islands in the Aizhou and Sanmen groups. (4) Ilha Sapato. This evokes the shape of modern Beijian. The name could also derive from one of the Chinese names with the element *xie* 鞋, as stated above. (5) Ilhas dos Ladrões (Ladroins, etc.) refers to the Wanshan liedao. (6) Ilha Cabeça (*cabeça*) stands for modern Datouzhou 大頭洲, north of the Wanshan liedao, on the route between Coloane and Guishan 桂山島 (the latter forms part of a group sometimes called Guishan zhudao 桂山諸島). “Cabeça” represents the name element *tou*. (7) Ilha de Ta(r)taruga: *Tartaruga*, or tortoise, gives *gui* 龜 in Chinese. This reminds of *gui* in Guishan (both *gui* are read *gwai* in Cantonese). Although the name Guishan seems rare in Ming sources, it was probably in use at an early point in time, which could mean that the Portuguese name Ilha de Tartaruga derived from such a combination. (8) Potoii is a phonetic rendering of Putai 蒲台, but one should not confuse that location with the Po Toi Archipelago near the southeastern shore of Hong Kong. Here, Potoii stands for one of the islands in the northern section of the Wanshan liedao. Qing sources frequently record that name, but Ming sources rarely seem to mention it.⁵²

These are just some of the names encountered in Portuguese sources. More research will be needed to fill the fragmentary panorama provided above. Different local traditions originating from Fujian and / or Guangdong may be one reason for the difficulties one encounters when dealing with the names of islands, bays, and channels in the Wanshan world. Although many Chinese studies are available on this part of the China coast, our current knowledge of the toponymic dimension is far from being perfect.

⁵¹ Furada: an island with small cavities in its rocks? Or a hint to the name Hirado 平戸市, also called Fira(n)do (which belongs to Nagasaki Prefecture) – in the sense that this island marked the starting point for a voyage to Japan?

⁵² For some of the Chinese names in this paragraph, see, for ex., GUO Shengbo et al. - *Ming Qing Xiangshan xian*, pp. 164-170; LU Yanzhao - *Ming Qing Lingdingyang*, esp. pp. 64, 176, 177, 179, 182 (parts of Lu's book are based on earlier articles as, for ex., on the article by Guo Shengbo et al.). – Putai appears, for ex., on a map in *Aomen jilüe* 澳門記 (紀) 略 (prefaces 1751). See *Aomen jilüe jiaozhu*, pp. 50 and n. 4, 202-203 (map); YIN Guangren; ZHANG Rulin; et al. - *Breve Monografia de Macau*, pp. 45, 71 n. 352, 292-293 (map). Qing sources make a distinction between Da and Xiao Putai 大 / 小蒲台, but that is irrelevant for the present study. – For the names Ilhas dos Ladrões and Ilha Cabeça, see also YANG Xunling - “Quanhai tuzhu” *Aomen*, pp. 231-232, and note 4 above.

Bibliography

Selected Sources (all printed works)

Aomen jilüe jiaozhu 澳門記略校注, by YIN Guangren 印光任 and ZHANG Rulin 張汝霖, ed. by ZHAO Chunchen 趙春晨. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1992.

Cangwu zongdu junmen zhi 蒼梧總督軍門志, by YING Jia 應檣, revised by LING Yunyi 凌雲翼 and LIU Xiaohui 劉堯誨, ed. by ZHAO Kesheng 趙克生 and Li Ran 李燃. Changsha: Yuelu shushe, 2015.

Chouhai chongbian 籌海重編, by ZHENG Ruozeng 鄭若曾, revised by DENG Zhong 鄧鐘 (rare item, available under <https://catalog.digitalarchives.tw/item/00/07/ea/80.html>; 21-02-2023).

CHTB = Chouhai tubian 籌海圖編, by HU Zongxian 胡宗憲 (Qinding Siku quanshu, vol. 584).

Da Ming yitong zhi 大明一統志, by LI Xian 李賢 et al. 10 vols. Taipei: Wenhai chubanshe, 1965.

Dongxiyang kao 東西洋考, by ZHANG Xie 張燮, ed. by XIE Fang 謝方. Beijing: Zhonghua shuju, 2000 (coll. ZWJTSJCK).

JJGDTZ = Jiajing Guangdong tongzhi 嘉靖廣東通志, by HUANG Zuo 黃佐. 4 vols. Hong Kong: Dadong tushu gongsi, 1977.

JJGDTZCG = Jiajing Guangdong tongzhi chugao 嘉靖廣東通志初稿, by DAI Jing 戴璟, comp. by Zhang Yue 張岳 (<https://nx.shuge.org/wl?id=UTYnCJ91Tu7Uf0XNpsG8Wv8C8aVahO48&-mode=list&download=1>; unspecified copy; 20-04-2022)

JJXSXZ = Jiajing Xiangshan xianzhi 嘉靖香山縣志, prepared by DENG Qian 鄧遷, ed. by HUANG Zuo 黃佐. Beijing: Shumu wenxian chubanshe, 1991 (coll. Riben cangben Zhongguo hanjian difangzhi congkan 日本藏本中國罕見地方志叢刊).

Huanyu tongzhi 寰宇通志, by CHEN Xun 陳循 et al. 10 vols. Taipei: Guangwen shuju, 1968.

Liang zhong haidao zhenjing 兩種海道針經, ed. by XIANG Da 向達. Beijing: Zhonghua shuju, 2000 (coll. ZWJTSJCK).

Long fei jilüe 龍飛紀略, by WU Pu 吳朴 (樸) (coll. Siku quanshu cunmu congshu 四庫全書存目叢書, shi bu 史部 9).

Ming shilu leizuan. Guangdong Hainan juan 明實錄類纂。廣東海南卷, ed. by LI Guoxiang 李國祥 et al. Wuhan: Wuhan chubanshe, 1993.

SFXS = Shunfeng xiangsong 順風相送, in **Liang zhong haidao zhenjing**. See there.

Siyi guangji 四夷廣記, by SHEN Maoshang 慎懋賞. Nanjing: Guoli zhongyang tushuguan, 1947 (coll. Xuanlantang congshu xujì 玄覽堂叢書續集, vols. 87-102).

Tushu bian 圖書編, by ZHANG Huang 章潢 (coll. Siku quanshu zhenben 四庫全書珍本, sub-ser. 5).

Wanli Guangdong tongzhi 萬曆廣東通志, by GUO Fei 郭棐. Preface dated 1602, text hosted by Waseda University 早稻田大学 (archive.wul.waseda.ac.jp/kosho/ru05/ru05_01508; 27-03-2021).

Wu bei zhi 武備志, comp. by MAO Yuanyi 茅元儀. 22 vols. Taipei: Huashi chubanshe, 1984.

Xiyang chaogong dianlu jiaozhu 西洋朝貢典錄校注, by HUANG Xingzeng 黃省曾, ed. by Xie Fang 謝方. Beijing: Zhonghua shuju, 2000 (coll. ZWJTSJCK).

Yue da ji 粵大記, by GUO Fei 郭斐. Incomplete version, no specification; National Archives of Japan, Digital Archive (<https://www.digital.archives.go.jp/das/meta/F1000000000000097357>; 14-03-2023). Not used: Beijing: Shumu wenxian chubanshe, 1990 (coll. Riben cang Zhongguo hanjian difangzhi congkan).

ZGLDHLZJ = Zhongguo lidai hailu zhenjing 中國歷代海路針經, ed. by CHEN Jiarong 陳佳榮; ZHU Jianqiu 朱鑒秋; et al. 2 vols. Guangzhou: Guangdong keji chubanshe, 2016.

Zheng He hanghai tu 鄭和航海圖, ed. by XIANG Da 向達. Beijing: Zhonghua shuju, 2000a (bound together in one volume with other works).

ZHHHT = **Xinbian Zheng He hanghai tuji** 新編鄭和航海圖集, ed. by Haijun haiyang cehui yanjiusuo... 海軍海洋測繪研究所... Beijing: Renmin jiaotong chubanshe, 1988.

Zhinan zhengfa 指南正法, in **Liang zhong haidao zhenjing**. See there.

ZKYZZ = Zheng Kaiyang zazhu 鄭開陽雜著, by ZHENG Ruozeng 鄭若曾 (Qinding Siku quanshu 欽定四庫全書, vol. 584).

ZWJTSJCK = coll. Zhongwai jiaotong shiji congkan 中外交通史籍叢刊.

Selected Modern Works (including translations)

AKIN, Alexander - **East Asian Cartographic Print Culture: The Late Ming Publishing Boom and its Trans-Regional Connections**. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2021.

CAO Wanru 曹婉茹 et al. - **Zhongguo gudai ditu ji (Mingdai)** 中國古代地圖集（明代）. Beijing: Wenwu chubanshe, 1995.

CHANG, Stephen Tseng-Hsin 張增信 - **Ming ji dongnan Zhongguo de haishang huodong** 明季東南中國的海上活動. Taipei: Zhongguo xueshu zhuzuo jiangzhu weiyuanhui, 1988.

CHANG, Stephen Tseng-Hsin - **From Malabar to Macau: The Portuguese in China during the Sixteenth Century. A Synthesis of Early Luso-Chinese Sources**. University of Reading (doctoral dissertation), 2002.

DIDIER, Michel - Zheng He, des récits, un compas et des cartes. In Flora BLANCHON (dir.), **Asie**. Vols. VI and VII: **Aller et venir. Faits et perspectives**. Paris: Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002, pp. 45-96.

FANG Kun 方堃; WANG Ying 王穎; LIANG Chunhun 梁春琿 (eds.) - **Zhongguo yanhai jiangyu lishi tulu: Nanhai juan** 中国沿海疆域歷史圖錄：南海卷. Hefei: Huanshan shushe, 2017.

GDSJGDMCD = Guangdong sheng jingu diming cidian bianzuan weiyuanhui 廣東省今古地名詞典編纂委員會 (ed.) - **Guangdong sheng jingu diming cidian** 廣東省今古地名詞典. Shanghai: Shanghai cishu chubanshe, 1991.

GDSHYDMZ = Guangdong sheng diming weiyuanhui bangongshi 廣東省地名委員會辦公室 (ed.) - **Guangdong sheng haiyu diming zhi** 廣東省海域地名志. Guangzhou: Guangdong sheng ditu chubanshe, 1989.

GUO Shengbo 郭聲波; FANG Jing 方靖; LU Yanzhao 魯延召 - Cong Ming Qing Laowanshan diming qianxi kan Aomen haifang yinsu 從明清老萬山地名遷徙看澳門海防因素. **Wenhua zazhi** 文化雜誌 76 (2010), pp. 91-100.

GUO Shengbo 郭聲波; LIU Guiqi 劉桂奇; LU Yanzhao 魯延召 - *Ming Qing Xiangshan xian shu Zhujiangkou nanbu zhudao mingcheng de yanbian* 明清香山縣屬珠江口南部諸島名稱的演變. *Wenhua zazhi* 文化雜誌 72 (2009), pp. 153-170.

GUO Shengbo 郭聲波; LU Yanzhao 魯延召 - *Ming Qing Dongguan, Xin'an xian shu Zhujiangkou dongnanbu zhudao mingshi yanjiu* 明清東莞、新安縣屬珠江口東南部諸島名實研究. In *Dongguan shizhengxie* 東莞市政協 and *Ji'nan daxue lishixi* 暨南大學歷史系 (eds.), *Ming Qing shiqi Zhujiang sanjiaozhou quyushi yanjiu* 明清時期珠江三角洲區域史研究. Guangzhou: Guangdong renmin chubanshe, 2011, pp. 245-258.

GUO Yuan 郭淵 - "Chouhai tubian" yu Mingdai haifang 《籌海圖編》與明代海防. *Gudai wenming* 古代文明 3 (2012), pp. 67-73.

HAN Zhenhua 韓振華 - Qizhouyang kao 七洲洋考. In *NHZZ*, pp. 99-142.

HAN Zhenhua 韓振華 - Song Duanzong yu Qizhouyang 宋端宗與七洲洋. In *NHZZ*, pp. 143-174.

JIAO Tianlong 焦天龍 et al. (eds.) - *Mapping Ming China's Maritime World. The Selden Map and Other Treasures from the University of Oxford* / 針路藍縷. 牛津大學珍藏明代海圖及外銷瓷. Hong Kong: Hong Kong Maritime Museum and Chung Hwa Book Company, 2015.

JIN Guoping 金國平 - *Zhong Pu guanxi shidi kaozheng* 中蒲關係史地考證. Macau: Aomen jin-jinhui, 2000.

— - *Xi li dong jian. Zhong Pu zaoqi jiechu zhuixi* 西力東漸中葡早期接觸追昔. Macau: Aomen jijinhui, 2000.

— - Putaoya ren dong lai zhi changji: jingtu – jianchuan – lipao 葡萄牙人東來之長技：精圖 — 堅船 — 利砲. In Jin Guoping; Yang Xunling, *Quanhai tuzhu*, pp. 2-105.

— - Xiao Hengqin: Zhongwai wen diming kaoshi ji qi lishi diwei 小橫琴：中外文地名考釋及其歷史地位. *Aomen xue* 澳門學 1 (2022), pp. 150-173.

— - Waiguoren yanzhong de Nanyadao ji Dan'gandao: Xiwen mingcheng jiexi 外國人眼中的南丫島及担杆島：西文名稱解析. *Haizhongshi yanjiu* 海洋史研究 2023 (in the press).

JIN Guoping 金國平 (ed.), YANG Xunling 楊迅凌 (assist. ed.) - *"Quanhai tuzhu" yanjiu* 《全海圖註》研究. Macau: Aomen jijinhui, 2020.

KAMMERER, Albert - *La découverte de la Chine par les Portugais au XVIème siècle et la cartographie des portulans*. Leiden: Brill, 1944 (Supplement to T'oung Pao 39).

LI Xingui 李新貴 - *Ming Wanli haifang tu quanhaixi yanjiu* 明萬曆海防圖全海系研究. In JIN Guoping and YANG Xunling, *Quanhai tuzhu*, 2020, pp. 106-137.

LIANG Erping 梁二平 - *Haizhongshi ditu. Zhongguo gudai haizhongshi ditu juyao* 海洋地圖。中國古代海洋地圖舉要. Hongkong: Sanlian shudian, 2015.

LIANG Zhenxing 梁振興; WEN Liping 溫立平 - *Sanzaodao jianshi* 三竈島簡史. *Zhuhai wenshi* 珠海文史 5 (1987), pp. 63-73.

LIEW Foon Ming - *The Treatises on Military Affairs of the Ming Dynastic History (1368–1644): An Annotated Translation of the Treatises on Military Affairs, Chapter 89 and Chapter 90*. 2 vols. Hamburg: Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens, 1998.

LIU Yijie 劉義傑 - “**Shunfeng xiangsong**” **yanjiu** 《順風相送》研究. Dalian: Dalian haishi daxue chubanshe, 2017.

LU Yanzhao 魯延召 - **Ming Qing Lingdingyang quyū haifang dili yanjiu** 明清伶仃洋區域海防地理研究. Beijing: Renmin ribao chubanshe, 2014.

MA Jinke 馬金科 (ed.) - **Zaoqi Xianggang shi yanjiu ziliao xuanji** 早期香港史研究資料選輯. 2 vols. Hong Kong: Sanlian shudian (Xianggang) youxian gongsi, 1998.

MANGUIN, Pierre-Yves - **Les Portugais sur les côtes du Viêt-nam et du Campā. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)**. Paris: École française d'Extrême-Orient, 1972.

MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**. Lisbon: Centro Científico e Cultural de Macau and Fundação Jorge Álvares, 2018 (originally a doctoral dissertation; <http://repositorio.ul.pt/handle/10451/23631>; 01-12-2017).

MILLS, J. V. G. (trans., ed.) - **Ying-yai sheng-lan. The Overall Survey of the Ocean's Shores [1433]**. Cambridge: At the University Press, 1970.

MOLENAAR Sander - Locating the Sea: A Visual and Social Analysis of Coastal Gazetteers in Late Imperial China. **The Journal of the European Association for Chinese Studies**, 3 (2022), pp. 37-57 (<https://doi.org/10.25365/jeacs.2022.3.molenaar>; <https://journals.univie.ac.at/index.php/jeacs/article/view/7740/7848>; 24-02-2023)

NHSD = **Nanhai zhudao shidi lunzheng** 南海諸島史地論證. In Han Zhenhua zhuzuo zhengli xiaozu 韓振華著作整理小組 (=XIE Fang 謝方 et al., eds.), **Han Zhenhua xuanji** 韓振華選集, vol. 4. Hong Kong: Centre of Asian Studies, 2003 (essays by Han Zhenhua, many of which were published in 1981).

PAPELITZKY, Elke - An Introduction to the *Siyi guangji* 四夷廣記. **Crossroads. Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World** 11 (2015), pp. 85-95.

___ - Sea Routes to Thailand Described in Chinese Texts of the Ming Dynasty. In Shanghai Zhongguo hanghai bowuguan 上海中国航海博物馆 et al. (organizers), “**Silu de yanshen: Yazhou haiyang lishi yu wenhua**” **guoji xueshu yantaohui lunwenji** “丝路的延伸：亚洲海洋历史与文化” 国际学术研讨会论文集 (Shanghai 2015), pp. 249-275 (conference paper).

___ - Seafaring Knowledge of Ming Literati: The Scholarly Dissemination of Sailing Route Descriptions. Conference paper based on a meeting held in Gent (2017).

___ - **Writing World History in Late Ming China and the Perception of Maritime Asia**. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2020.

PTAK, Roderich - References to the Coral Islands in Huang Zhong's Hai yu. **Ming Qing yanjiu** 23 (2019), pp. 39-72.

___ - Selected Problems Concerning the “Zheng He Map”: Questions without Answer. **Journal of Asian History** 53.2 (2019), pp. 179-219.

___ - Chinese Navigation near the Coast of Central Guangdong: Nantingshan and Nantingmen in Ming Times. **Monumenta Serica** 68.2 (2020), pp. 339-367.

___ - Wegbereiter für Macau: Der Kreis Xiangshan, seine mutmaßliche Entwicklung und allmähliche Einbettung in den Seehandel (ca. 1000–1500). **Saeculum** 71.1 (2021), pp. 3-47.

___ - A Rock in the Sea: Daxingjian 大星尖 in Chinese Nautical Texts and on Selected Maps (c. 1400–1600). **Ming Qing yanjiu** 25 (2021), pp. 1-38.

___ - Sailing near the Natuna Islands and West Kalimantan: Notes on the 'Zheng He Map' and Some Ming 'Rutters'. **Archipel** 101 (2021), pp. 85-130.

___ - A Note on Dazhoudao 大洲島 / Tinhosa (c. 1000–1550). **Journal of Asian History** 56.1 (2022), pp. 53-98.

___ - Jiuxing 九星 and Jiuxingyang 九星洋 in Ming Records: Geographical Notes. **Revista de Cultura** (international edition) 70 (2023), pp. 100-126.

PTAK, Roderich; WANG Yang (assistant) - Around and About the Term / Name *Shanhuzhou* 珊瑚洲 in Traditional Chinese Sources. **Journal of Asian History** 55.1 (2021), pp. 31-66.

SHI Cunlong 施存龍 - Pu ren chulai di "Maoyidao" huo "Tunmendao" ying shi Nantoudao zai kao 葡人初來地“貿易島”或“屯門島”應是南頭島再考. **Wenhua zazhi** 文化雜誌 54 (2005), pp. 173-203.

SIU, Anthony Kwok-kin - Tai Yu Shan from Chinese Historical Records. **Journal of the Hong Kong Branch of Royal Asiatic Society** 29 (1989), pp. 394-398.

SONNENDECKER, Klaus. **Huang Xingzeng. Verzeichnis der Akteneinträge zu Audienzen und Tributen vom Westlichen Meer (Xiyang chaogong dianlu)**. Berlin: Freie Universität Berlin, 2005 (doctoral dissertation; http://www.diss.fu-berlin.de/diss/servlets/MCRFileNodeServlet/FUDISS_derivate_000000003095/0_Sonnendecker-gesamt.pdf?hosts=; 01-12-2017).

TAN Guanglian (K. L. Tam, Tam Kwong-lim) 譚廣濂 - **Cong yuanfang dao jingwei: Xianggang yu Hua'nán lishi ditu cangzhen** 從圓方到經緯：香港與華南歷史地圖藏珍. Hong Kong: Zhonghua shuju, 2010.

TANG Kaijian 湯開建; ZHOU Xiaolei 周孝雷 - Ming Song Yingchang "Quanhai tuzhu Guangdong yanhai tu yanjiu 明宋應昌《四海圖註·廣東沿海圖》研究. In JIN Guoping; YANG Xunling, **Quanhai tuzhu**, 2020, pp. 138-175.

WANG Ting 王頌 - Mingdai Xiangshan lu hai xingshi yu Aomen kaifu 明代香山陸海形勢與澳門開埠. **Zhongguo lishi dili yanjiu** 中國歷史地理研究 1 (2005), pp. 207-226.

WANG Ziqiang 王自強 (ed.) - **Zhongguo gu ditu jilu. Guangdong sheng Hainan sheng ji** 中國古地圖輯錄·廣東省-海南省輯. Beijing: Xingqiu ditu chubanshe, 2010.

WEN Qihong 溫琪宏 - Cong Zhujiang xi an yanhai huanjing kan Ming chao dui Pu maoyi guan zhi 從珠江西岸沿海環境看明朝對葡貿易管制. **Yuan shi ji minzu yu bianjiang yanjiu jikan** 元史及民族與邊疆研究集刊 23 (2011), pp. 119-139.

YANG Xunling 楊迅凌 - "Quanhai tuzhu" Aomen ji qi yi xi bufen diming kao 《四海圖註》澳門及其以西部份地名考. In JIN Guoping; YANG Xunling, **Quanhai tuzhu**, pp. 176-239.

YE Nong 葉農 - Cong "Quanhai tuzhu" kan 16 shiji haiwai maoyi yu Guangdong haifang - Zhujiangkou ji yi dongbufen diqu tanjiu 從《四海圖註》看16世紀海外貿易與廣東海防 — 珠江口及以東部分地區探究. In JIN Guoping; YANG Xunling, **Quanhai tuzhu**, pp. 240-305.

YIN Guangren; ZHANG Rulin (authors); ZHAO Chunchen (comm.); JIN Guoping (trans., notes); LOUREIRO, Rui Manuel (revision) - **Breve Monografia de Macau**. Macau: Instituto Cultural do Governo da R.A.E. de Macau, 2009.

ZHANG Zengxin, see CHANG, Stephen Tseng-Hsin.

ZHENG Hesheng 鄭鶴聲; ZHENG Yijun 鄭一鈞 - **Zheng He xia Xiyang ziliao huibian** 鄭和下西洋資料彙編. Vol. 1. Ji'nan: Qi Lu shushe, 1980.

ZHOU Yunzhong 周運中 - "Zheng He hanghai tu" Min Yue bufen xinkao 《鄭和航海圖》閩粵部分新考. **Wenhua zazhi** 文化雜誌 75 (2010), pp. 97-108.

___ - **Zheng He xia Xiyang xin kao** 鄭和下西洋新考. Beijing: Zhongguo shehui kexue chubanshe, 2013.

ZHOU Zhenhe 周振鶴; LIN Hong 林宏 - Zaoqi Xifang ditu zhong Aomen diming yu biao zhu fangwei de mituan 早期西方地圖中澳門地名與標注方位的謎團. **Aomen yanjiu** 澳門研究 82 (2016), pp. 58-97.

ZHU Jianqiu 朱鑒秋 et al. (eds.) - **Zhongwai jiaotong gu ditu ji** 中外交通古地圖集. Shanghai: Zhongxi shuju, 2017.

OS 400 ANOS DE NAGASAKI (1570-1571) E O INÍCIO DE UM CICLO DE ESTUDOS SOBRE CHINA E JAPÃO E ROTEIROS DO JAPÃO QUE SE PROLONGA ATÉ O PRESENTE

Carlos Francisco Moura¹

Resumo

Nos fins da década de 60 e início da de 70 do século passado iniciamos em Évora pesquisas que resultaram na publicação de quatro estudos pioneiros na bibliografia das relações entre Portugal, China e Japão: **Nagasaki, cidade Portuguesa no Japão, O primeiro Roteiro de Nagasaki, Os Roteiros do Japão do Códice Cadaval, e Tristão Vaz da Veiga Capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki 1571**. Daí decorreram outros estudos e outras pesquisas na mesma linha, e outras também nas relações entre a China e o Brasil. E até pesquisas que, mesmo no século XXI se revelam pioneiras, como a do primeiro diplomata chinês que veio ao Brasil (publicada em Macau em português, e depois em chinês), e o plano de envio de carpinteiros chineses para os arsenais reais do Brasil no início do século XIX, do Ouvidor de Macau. Em resumo, dezenas de publicações em Évora, Lisboa, Macau, Brasil, Tokyo. A maioria em português, umas em chinês, japonês e inglês.

Palavras-chaves: Nagasaki; Macau; Tristão Vaz da Veiga; roteiros; monumento; 400 e 450 anos

Abstract

In the late 1960s and early 1970s, we began a research in Evora that resulted in the publication of four pioneering studies in the bibliography of relations between Portugal, China, and Japan: Nagasaki, a Portuguese City in Japan; The First Rutter of Nagasaki; The

¹ Diplomado pela Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil. Atividades: Arquitetura (30 anos); Pesquisa e Docência (20 anos): Centro Brasileiro de Estudos Portugueses da Universidade de Brasília (Diretor: Prof. Agostinho da Silva), Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional, da Universidade Federal de Mato Grosso. Instituições a que pertence: Academia Portuguesa da História (Acadêmico de Número), Academia de Marinha (Acadêmico Efetivo), Academia das Ciências de Lisboa (Correspondente), Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. (Correspondente Estrangeiro), Correspondente de Institutos Históricos e Geográficos Estaduais (MT, GO, BA, MG, SC). Autor de vasta obra de pesquisa histórica publicada e não só desta temática. Entre elas: *Astronomia na Amazônia no Século XVIII: Tratado de Madri* (premiada pela Academia Portuguesa da História); *Teatro a Bordo de Naus Portuguesas nos séc. XV-XVIII* (2ª ed. Lisboa); *Liou She-Shun Plenipotenciário do Império da China: Viagem ao Brasil em 1909* (duas edições publicadas em Macau: uma em português, outra em chinês); *Naus & Fragatas: Conjunto de gravuras didáticas setecentistas portuguesas* (I e II). Residente no Rio de Janeiro. E-mail: tebord2000@yahoo.com.br.

Rutters of Japan from the Cadaval Codex; and Tristão Vaz da Veiga, Captain-Major of the First Macau-Nagasaki Voyage 1571. This led to other studies and research along the same areas, as well as on the relations between China and Brazil. Even in the 21st century, some of these studies have proven to be pioneering, such as the one on the first Chinese diplomat who came to Brazil (published in Macau in Portuguese, and later in Chinese), and the plan to send Chinese carpenters to the royal arsenals of Brazil in the early 19th century, proposed by the Magistrate of Macau. In summary, there were dozens of publications in Evora, Lisbon, Macau, Brazil, and Tokyo. Most are in Portuguese, some in Chinese, Japanese, and English.

Key-words: Nagasaki; Macau; Tristão Vaz da Veiga; rutters; monument; 400 and 450 years

Em 1971, em comemoração aos 400 anos da inauguração do famoso Porto do Japão, escrevemos o primeiro estudo biográfico de Tristão Vaz da Veiga, capitão-mor que comandou a primeira viagem Macau-Nagasaki em 1571, e justamente considerado um dos fundadores da cidade.

À época, jovem pesquisador, indo pela primeira vez a Portugal, à descoberta dos arquivos históricos, não foi essa a única pesquisa pioneira que realizamos nos últimos anos da década de 60 do século XX, referente às relações dos portugueses com o Japão, a China e outros países orientais. Podemos dizer que foi uma produção encadeada: cada pesquisa dando sequência a outras.

A “pré-história” desses trabalhos foi deflagrada quando lecionávamos no Centro Brasileiro de Estudos Portugueses da Universidade de Brasília, sob a direção do prof. Agostinho da Silva: um trabalho intitulado “*O urbanismo do Japão no século XVII segundo João Rodrigues Tçuzzu*”, escrito, mas que não chegou a ser publicado.

O prof. Agostinho enviou-nos a Portugal para, com bolsas que depois seriam conseguidas da Fundação Calouste Gulbenkian e, a seguir, da Junta de Investigação Científica do Ultramar, realizar pesquisas. Ele tinha relações com o meio universitário japonês, especialmente com a Sophia University, de Tóquio, dirigida pelos jesuítas, e disse-me: você vai ser o “Cônsul” do Brasil em Portugal, para orientar os alunos que forem do Japão para lá. “Eles irão procurá-lo”.

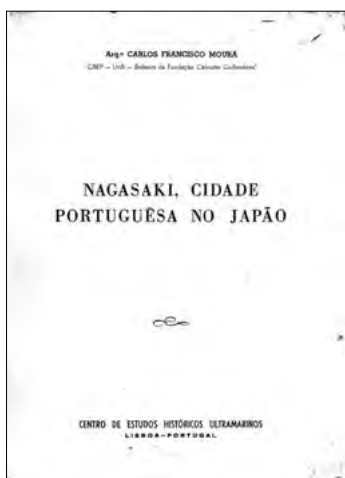


Fig. 2 – Nagasaki, cidade portuguesa no Japão



Fig. 1 – Luís Gonzaga Gomes e uma proveitosa cooperação cultural: Portugal-Macau-Brasil

Foi então que tivemos contato com muitos alunos, dois dos quais, Norio Kinshichi e Takao Ono, tornaram-se prestigiosos professores de português. Kinshichi da Universidade de Línguas Estrangeiras, de Tokyo, e depois da Tenry University, de Nara, e Ono, da Sophia University, de Tokyo.

Tivemos o prazer de conhecer em Portugal os professores Hajime Mizuno e Yasuhiko Sano, da Sophia University, com quem mantivemos proveitosa correspondência. Conhecemos também o prof. Kiichi Matsuda, estudioso de *Arte Namban* (arte dos bárbaros do sul, isto é, dos portugueses).

O Prof. Agostinho da Silva pôs-nos também em contato com o mais importante intelectual macaense da época, Luís Gonzaga Gomes, Presidente do Instituto

Luís de Camões, de Macau. Relato nossa colaboração recíproca no livro *Luís Gonzaga Gomes e uma proveitosa cooperação cultural: Portugal-Macau-Brasil*, publicado em 2014 pelo Instituto Internacional de Macau.

Enquanto esperava a concessão da bolsa e a mudança para Lisboa, fiquei em Évora, no Alentejo numa casa cedida pela Câmara Municipal aos bolsistas do Brasil graças a gestões do Prof. Agostinho da Silva. E aproveitei o tempo para pesquisar na Biblioteca Pública até então pouco explorada.

Por sugestão do Prof. Agostinho da Silva pesquisamos a história da cidade de Nagasaki e comparamos o seu urbanismo com o das cidades japonesas, resultando daí a monografia *Nagasaki, cidade portuguesa no Japão*, primeiro estudo publicado em português sobre o tema. A primeira edição saiu na revista STVDIA, do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos².

A publicação deu motivo a que eu fosse solicitado pelo Prof. Artur Anselmo a escrever verbetes sobre a fundação de Nagasaki para duas prestigiosas obras culturais – o *Dicionário da História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, e a *Enciclopédia Cultural Verbo*.



Fig. 3 – Roteiro de Portugal pera a India



Fig. 4 – Le Grand Rovtier de Mer

No decorrer das pesquisas verificamos que não existiam estudos portugueses sobre os roteiros do Japão, ao contrário de sobre roteiros da Índia, já contemplados com vários títulos.

Com grande surpresa, portanto, nos deparamos com alguns ignorados roteiros do Japão, no caderno de roteiros inserido na edição de 1632 do livro *Hidrografia, Exame de Pilotos*, do Cosmógrafo-mor do Reino Manoel de Figueiredo.

E não pararam por aí as descobertas. Comparamos o texto de um desses roteiros com o de um roteiro português conseguido em Goa pelo holandês Linschoten (tradução francesa de 1619) (Fig. 4, *Le Grand Rovtier de Mer*), e verificamos que o texto publicado por ele era praticamente a tradução justalinear do citado roteiro português, mas de uma versão mais antiga. E mais: o incidente ao largo da Ilha dos Cavalos, ocorrido com a nau de Tristão Vaz da Veiga,

² Lisboa, 1969.

que só é mencionado na versão recolhida por Linschoten, levou-nos à conclusão que esse seria o *Primeiro Roteiro de Nagasáqui* (de volta para Macau), e resultou numa monografia com esse título, que publicamos, em Évora, em 1970, em comemoração aos 400 anos da fundação da cidade: *O Primeiro Roteiro de Nagasáqui*. (Fig. 5 e Fig. 6) Roteiros do Japão I - O Primeiro Roteiro de Nagasáqui; Fig. 6 – Roteiros do Japão I - O Primeiro Roteiro de Nagasáqui (4ª capa, em japonês)

Nesse trabalho publicamos pela primeira vez em Portugal, no século XX, os roteiros do Japão inseridos no livro de Manuel de Figueiredo, e mais, publicamos juntamente as versões dos mesmos roteiros publicados por Linschoten (versão francesa de 1619), para serem comparados linha a linha.

Prosseguindo nas pesquisas, publicamos os então inéditos *Roteiros do Japão do Códice Cadaval*, também com as respectivas versões traduzidas por Linschoten. Além das duas versões para comparação face a face, publicamos glossário e relação dos Topônimos citados. (*Os Roteiros do Japão do Códice Cadaval*, Lisboa, 1972). (Fig. 7- Os Roteiros do Japão do Códice Cadaval)

Com mais esse trabalho de roteiros do Japão, pudemos lembrar o que disse o Cosmógrafo-mor Manuel de Figueiredo no seu citado livro:

“Como até agora não [h]ouve quem compusesse, & alimpasse os Roteiros por quẽ os mareantes Portugueses se governão, emmen-dando-os em parte com a experiencia dos Pilotos mais antigos, & peritos nesta arte, os quis imprimir, fazendo nisto serviço a Sua Magestade, ao Povo & bem commum.” (Moura, 1972, p. 1)

E pudemos então acrescentar:

“Quase as mesmas razões poderíamos ter invocado para a publicação dos *roteiros do Japão*, que iniciámos no ano passado, pois a bibliografia portuguesa era praticamente omissa nessa matéria que era estudada unicamente por autores estrangeiros, apesar de ser Portugal o país mais directamente interessado nela”. (*Os Roteiros do Japão do Códice Cadaval*, Lisboa, 1972, p. 1).



Fig. 5 – Roteiros do Japão-1
- O Primeiro Roteiro de Nagasáqui

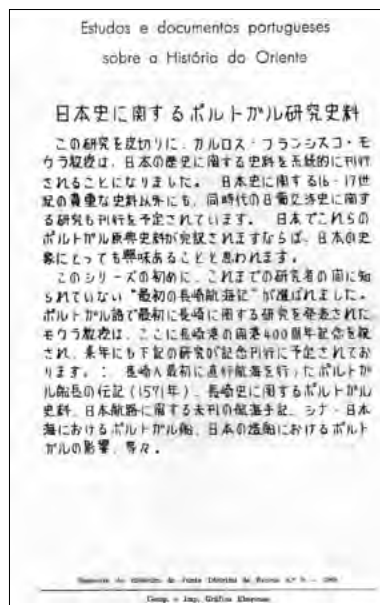


Fig. 6 – Roteiros do Japão-1 - O Primeiro Roteiro de Nagasáqui (4ª capa, em japonês)

O Incidente na Passagem pela Ilha dos Cavalos

A descoberta do pequeno acréscimo referente, contido na versão recolhida por Linschoten, foi como uma epifania: despertou-nos logo o interesse por Tristão Vaz da Veiga.

Vale a pena descrever o achado, como descrito no *Primeiro Roteiro de Nagasáqui* (Moura, Évora, 1970):

Tratava-se de comparar o título do capítulo XXXIX de *Le Grand Routier de Mer*, de Linschoten (versão francesa de 1619), com a *Der[r]ota de Iapam pera China*. (versão inserida no livro de Manoel de Figueiredo).

Onde a *Der[r]ota* diz:

“& ao outro dia de manhã vos ha de ir o vento a terra, dai a vella indo de lò quanto poderdes até dobrar a *Ilha dos Cavallos*, & se a não poderdes dobrar, surgi, porque correis perigo se a não dobrais.” (Moura, 1968, p. 16).³

A versão de Linschoten, tem o acréscimo: – “como aconteceu ao navio de Tristaan Vaas da Veiga”:

“...a la venue du iour on vient a auoir le vent de devers terre, au moyen dequoy vous ferez voile, louvant le plus qu’il vous est possible iusques à ce que vous ayez passé la dite Ylha dos Cavallos, au default dequoy vous estes en danger de ne la puoir passer, comme il advint au navire de Tristan Vaas da Veiga”. (Moura, 1968, p. 17)

Esse pequeno detalhe contido no texto português recolhido no século XVI em Goa por Linschoten chamou-nos a atenção para Tristão Vaz. Já era conhecido por ter sido capitão-mor de duas Viagens do Japão, a de

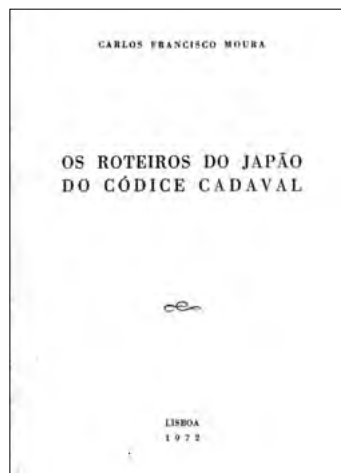


Fig. 7- Os Roteiros do Japão do Códice Cadaval



Fig. 8 – Tristão Vaz da Veiga capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki

³ Em roteiros que publicamos posteriormente, encontramos indicada a latitude da Ilha dos Cavalos, única coordenada que era possível calcular na época. No *Roteiro do porto de Macao para Japão na monção de julho*: “a ilha que chamam dos Cavalos é muito alta [e] está em altura de 25 graos” (Moura, 1972, p. 26). Outra versão portuguesa traduzida por Linschoten regista 25 e meio: “A Ilha dos Cavallos, c.a.d. l’Isle des chevaux, laquelle est fort haute, & git à la hauteur de vingtcinq degrez & demi” (Moura, 1972, p. 26). Boxer identifica a Ilha dos Cavalos com a Ilha de Iwojima: “The island of horses as the Portuguese called it, was Iwojima” (Boxer, 1963, p. 312, n. 3). As coordenadas de Iwojima são: latitude 24 47 N, e longitude: 141 20 E (Atlas Barsa, 1979). Apesar da diferença de 450 anos é notável a aproximação da medição da latitude com os astrolábios da época, e a com os modernos equipamentos astronômicos. Nessa ilha travou-se a mais sangrenta batalha entre japoneses e americanos durante a Segunda Guerra Mundial.

1567 e a de 1571, a primeira direta de Macau a Nagasáqui, inaugurando o famoso porto.

Procuramos na época bibliografia sobre ele, mas não encontramos. Só depois tomamos conhecimento de um *Panegírico* anexado ao *Livro Segundo das Saudades da Terra*, do famoso cronista açoriano Gaspar Frutuoso.

Posteriormente consultamos o livro *Historia dos cercos [...] de Malaca, sendo Tristão Vaz da Veiga capitão dela* “brevemente composto por Jorge de Lemos”, publicado em 1585 em Lisboa.

Baseado no *Panegírico* e no livro de Lemos, ambos, é claro patrocinados por Tristão Vaz, pudemos reconstituir sua Biografia. Devendo-se, entretanto, dar um desconto a ambos os relatos, evidentemente laudatórios.



Fig. 9 – Centenário da Fundação do Porto de Nagasáqui – artigo de L. G. G. publicado no jornal “Notícias de Macau”, de 27/7/1973

Monumento aos 400 anos da inauguração do porto de Nagasaki

Em 1970 e 1971 Nagasaki atingiu quatrocentos anos da fundação da cidade e da inauguração do porto.

Em novembro de 1971 concluímos, no Rio de Janeiro, a redação da pesquisa iniciada em Évora e em Lisboa, da biografia de *Tristão Vaz da Veiga capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki*, comemorativa do quarto centenário desse evento, e a enviamos a Luís Gonzaga Gomes, presidente do Instituto Luís de Camões, de Macau.



Fig. 10 - Monumento ao IV Centenário da Fundação da cidade de Nagasaki, erigido em 1973

Em 1972 essa biografia foi publicada em Macau, no Boletim do Instituto Luís de Camões (1ª edição) (Fig. 8- Tristão Vaz da Veiga capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki). Um ano depois, isto é, em 1973 foi erigido em Nagasaki um monumento à fundação do porto. Devia ter sido erigido em 1970/1971. Dois meses depois dessa inauguração, recebemos de Luís Gonzaga Gomes, Presidente do Instituto Luís de Camões, de Macau, recorte do jornal *Notícias de Macau* de 27/7/1973, com artigo sobre a inauguração do monumento. Intitula-se *Centenário da Fundação do Porto de Nagasaki*, de sua autoria, visto estar subscrito com a abreviatura L.G.G. (Fig. 9- Centenário da Fundação do Porto de Nagasaki – artigo de L. G. G. publicado no jornal “Notícias de Macau”, de 27/7/1973). Vale a pena transcrevê-lo na íntegra.



Fig. 11 – Tristão Vaz da Veiga Capitão-mor [IIM][3ªed]

“Centenário da Fundação do Porto de Nagasaki

Mercê da gentileza e solicitude do mui Reverendo Padre Diego Pacheco S. J., nome bem familiar dos que se debruçam sobre a historiografia das relações luso-nipónicas, podemos arquivar, hoje, nas páginas deste jornal, os flagrantes fotográficos de um histórico acontecimento de grande relevância.

Esse evento ocorreu, apenas no dia 24 do mês passado, nas terras do Sol Nascente, ou, mais precisamente, em Nagasaki, onde, com a presença do Embaixador de Portugal, Dr. Manuel Almeida Coutinho, foi descerrado um singelo monumento de expressivo significado, memorando a fundação do porto de Nagasaki, que a prestimosa e activa Sociedade Luso-Japonesa dessa cidade ali mandara construir.

A lápide central desse singelo monumento, de traça rigidamente geométrica, ostenta uma placa de bronze, onde, em relevo: se reproduz a Nau de Macau, entrando, de velas pandas, com a cruz de Cristo bem visível, no porto de Nagasaki, trazida, pela mão segura, do capitão-mor Tristão Vaz da Veiga, que efectuou a primeira viagem Macau-Nagasaki, em 1571, coincidindo ter sido este mesmo mercador-mareante quem mandara construir a muralha de Macau.

Quanto ao Centenário de Nagasaki, que, se não passou despercebido da imprensa metropolitana local, não teve, porém, o relevo e a repercussão de aniversários de outras datas históricas.

Mereceu, no entanto, a melhor atenção do ilustre arquitecto e historiador Carlos Francisco Moura, do Centro Brasileiro de Estudos Portugueses da Universidade de Brasília e bolsiro da Fundação Gulbenkian e da Junta de Investigações do Ultramar e assíduo colaborador do Boletim do Instituto

Luís de Camões, que publicou, em comemoração desse acontecimento, no “Boletim da Junta Distrital de Évora” N.º 9 de 1968, o “Roteiros do Japão-I. O primeiro roteiro de Nagasáqui”; no “Stvdia”, N.º 26 de Abril de 1969 “Nagasaqui, cidade portuguesa” no “Boletim do Instituto Luís de Camões” de Macau, Vol. VII N.º 1; “Macau e o Comércio Português com a China e o Japão nos Séculos XVI e XVII – As viagens da China e do Japão – A nau do trato – As galeotas” e, ainda no mesmo boletim, Vol. VI N.ºs 3 e 4: “Tristão Vaz da Veiga, capitão mor da primeira viagem Macau-Nagasaqui”, todos trabalhos de aturada investigação, de interesse pelas novidades que apresenta, portanto, de aliciente leitura e que, certamente, não escaparão à atenção de todos aqueles que se dedicam ao estudo das relações luso-nipónicas. L.G.G.” (Jornal *Notícias de Macau*, 27 de julho de 1973).



Fig. 12 – Macau e o comércio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII



Fig. 13 – Os Chineses do Rio de Janeiro Requerem a D. João VI um cônsul e intérprete

Graças à foto que nos foi enviada pelo Departamento de Turismo da Prefeitura de Nagasaki, e aos informes fornecidos pelo Prof. Norio Kinshichi, da Universidade de Línguas Estrangeiras, de Tóquio, podemos descrever o monumento. (Fig. 10 - Monumento ao IV Centenário da Fundação da cidade de Nagasaki, erigido em 1973).

Formado basicamente por três grandes placas de mármore, uma frontal e duas laterais de direção convergente. A da esquerda, com a inscrição gravada em português “FUNDAÇÃO DO PORTO DE NAGASAKI”, e a cruz de Cristo, e a da direita, com a mesma frase em caracteres japoneses. A placa frontal, um pouco menor, tem sobreposta uma placa retangular menor de bronze com a representação em baixo relevo de uma nau portuguesa da viagem do Japão – a nau do trato ou *kurofune* (navio negro), e a data 1571. Essa placa de bronze é enquadrada do lado esquerdo pela palavra em caixa alta PORTUGAL, e do lado direito pela palavra NAGASAKI, ambas em bronze. O supedâneo em que assentam as três placas



Fig. 14 – Relações entre Macau e o Brasil no século XIX – Revista de Cultura, nº 22

contém no centro uma reentrância retangular que enquadra uma placa de granito preto com a seguinte inscrição gravada em caracteres japoneses, cuja tradução nos foi fornecida pelo Prof. Norio Kinshichi.

“No Outono do ano de 1570 o padre jesuíta Torres e Omura Sumitudo acordaram que os navios portugueses deveriam entrar regularmente em Nagasaki, e depois o padre Figueiredo e o capitão Travassos agrimensaram e urbanizaram o sítio escolhido. No Verão do ano seguinte de 1571 chegou o navio português comandado pelo capitão Vaz da Veiga, o que levou à prosperidade o porto de Nagasaki.”

Surgiu assim o famoso porto japonês, fundado pelos jesuítas portugueses e mantido por cerca de 70 anos pela atividade comercial gerada pela viagem anual das naus portuguesas, e que, por cerca de três séculos foi o porto mais importante do Japão, e o único permitido a barcos estrangeiros, mesmo depois da expulsão dos portugueses em meados do século XVII.



Fig. 15 – Relations between Macao and Brazil in the Nineteenth Century – Review of Culture, n. 22



Fig. 16 – Relações entre Macau e o Brasil no século XIX – Revista de Cultura n° 22, versão chinesa

Em 2021 Nagasaki comemorou os 450 anos de fundação e o IIM, embora com atraso, lançou a 3ª edição dessa pesquisa pioneira, revista, atualizada e complementada pelo autor e acrescida de mais documentos iconográficos: *Tristão Vaz da Veiga, Capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki 1571*, 3ª ed., coleção Suma Oriental. Macau: Instituto Internacional de Macau, 2023. (Fig. 11- Tristão Vaz da Veiga Capitão-mor [IIM][3ªed])

RELAÇÃO DE TÍTULOS PUBLICADOS DESDE AS PESQUISAS PIONEIRAS NA ÚLTIMA DÉCADA DE 1960 ATÉ AS DO TEMPO PRESENTE

I – Pesquisas Pioneiras: Évora, Lisboa e Macau

As pesquisas pioneiras, iniciadas em Évora tiveram repercussão imediata, especialmente a sobre a fundação de Nagasaki e a sobre Tristão Vaz da Veiga.

Fui logo solicitado pelo Prof. Artur Anselmo, a escrever verbetes sobre Nagasaki para obras de referência: *Dicionário de História de Portugal*, coordenado pelo Prof. Joel Serrão, e a *Enciclopédia Verbo*. O *Boletim do Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau* publicou no nº 1 (1988) a 2ª edição do artigo sobre a fundação de Nagasaki.

O mesmo boletim publicou no nº 3 (s.d.), a 2ª edição integral do artigo sobre Tristão Vaz da Veiga (pp. 103-168).

A 3ª edição da biografia de Tristão Vaz da Veiga saiu em 2023 pelo Instituto Internacional de Macau.

1 – “*Roteiros do Japão–1 – O Primeiro Roteiro de Nagasáqui – IV Centenário do Porto de Nagasáqui*”, Évora, 1970.

2 – “*Nagasáki, cidade portuguesa no Japão*”. Lisboa, 1969

3 – “*Os Roteiros do Japão Contidos no Códice Cadaval*”. Lisboa. 1972.



Fig. 17 – Nagasaki, cidade portuguesa no Japão, publicado pelo Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau

4 – “Tristão Vaz da Veiga, capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki”, (IV Centenário 1571-1971). Macau, 1972.

II – Boletim do Instituto Luís de Camões de Macau

Destacamos a primeira *Macau e o Comércio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII*, não tão original como as pesquisas pioneiras, mas de interesse para contextualizá-las

1 – “Macau e o comércio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII: as viagens de China e do Japão: a nau do trato: as galeotas”. Macau, 1973) (Fig. 12- Macau e o comercio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII)

2 – “Colonos chineses no Brasil no Reinado de D. João VI”. Macau, 1973.

3 – “O Namban-ji, Templo dos bárbaros do sul, de Kyoto (1576)”. Macau, 1976.

4 – “Os chineses do Rio de Janeiro requerem a D. João VI um cônsul e intérprete”. Macau, 1974. (Fig. 13- Os Chineses do Rio de Janeiro Requerem a D. João VI um cônsul e intérprete)

5 – “A cidade do nome de Deus em 1880, vista por um brasileiro”. Macau, 1975.

6 – Relações entre Brasil e Macau no início do século XIX segundo as Memórias para servir a História do Reino do Brasil, do Padre Perereca”. Macau, 1973.



Fig. 18 – Tristão Vaz da Veiga Capião-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki [2ª.ed]

III – Revista de Cultura do Instituto de Cultura de Macau

Em 1998 escreveu-nos de Macau Luís Sá da Cunha, então diretor da Revista de Cultura, publicada pelo Instituto de Cultura de Macau, solicitando um artigo sobre relações entre Brasil e Macau no século XIX para uma edição temática *Macau/Brasil Relações Históricas e Culturais*. Voltei assim a ter relações diretas com Macau, depois do encerramento das atividades do Instituto Luís de Camões, em virtude do falecimento de Luís Gonzaga Gomes.

O artigo foi traduzido em chinês e em inglês e saiu nas três edições em que a *Revista de Cultura* era publicada.

1 – “*Relações entre Macau e o Brasil no século XIX*”. Macau, 1995. (Fig. 14- Relações entre Macau e o Brasil no século XIX – Revista de Cultura, nº 22)

2 – “*Relations between Macao and Brazil in the Nineteen Century*”. Macau, 1995, English Edition. (Fig. 15

- Relations between Macao and Brazil in the Nineteen Century – Review of Culture, n. 22)

3 – “*Relações entre Macau e o Brasil no século XIX*”, em chinês. Macau, 1995 (Fig. 16- Relações entre Macau e o Brasil no século XIX – Revista de Cultura nº 22, versão chinesa)

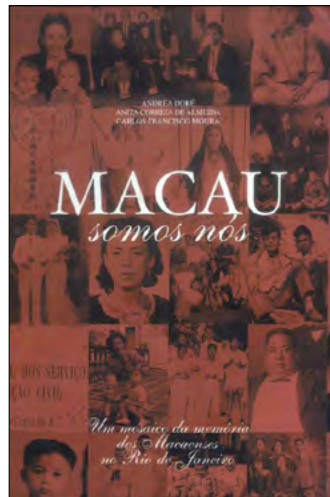


Fig. 19 – Macau somos nós

十九世紀上半葉澳門與巴西的關係

IV – Boletim do Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau

Durante a fase de transição para devolução da cidade de Macau à China, escreveu-nos o Diretor do Museu Marítimo de Macau, Contra-Almirante Manuel Leal Vilarinho, solicitando autorização para publicar no Boletim do Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, os dois estudos pioneiros sobre Nagasaki e Tristão Vaz da Veiga, com o que anuímos prontamente.

1 – “*Nagasaki, cidade portuguesa no Japão*”. Macau, s.d. (Fig. 17- Nagasaki, cidade portuguesa no Japão, publicado pelo Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau)

2 - “Tristão Vaz da Veiga, capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki”. Macau, s.d. (Fig. 18- Tristão Vaz da Veiga Capião-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki [2ª.ed])

V – Instituto Internacional de Macau

O primeiro trabalho para o Instituto Internacional de Macau foi por indicação do Vice-Presidente, Dr. José Lobo do Amaral, para, em conjunto com as professoras Andréa Doré e Anita Correia de Almeida, realizar a pesquisa que resultou no livro *Macau somos nós: um mosaico da memória dos Macaenses no Rio de Janeiro* (Macau, 2001).

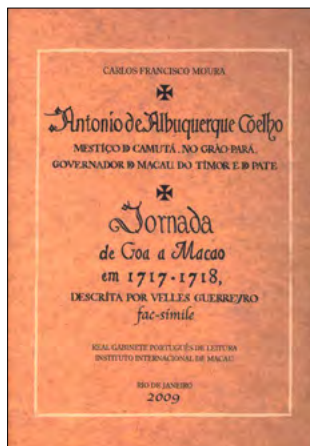


Fig. 20 – Antonio de Albuquerque Coelho Mestiço de Camutá, no Grão-Pará, governador de Macau



Fig. 21 – Jornada de Antonio de Albuquerque Coelho de Goa a Macau, descrita por Joam Tavares



Fig. 22 – Chineses e chá no Brasil no início do século XIX

Nossa colaboração com o IIM soma 10 trabalhos: 8 livros e dois artigos. Um dos livros saiu em duas edições: em português e em chinês sobre Liou She Shun, primeiro diplomata chinês que veio ao Brasil (assunto até então inédito em livro). A tradução em chinês foi feita pela Profª Zahng Minfen, da Universidade de Shanghai.

O primeiro artigo foi publicado pela UCCLA, e consta da comunicação que eu, em representação do Instituto Internacional de Macau, apresentei no II Encontro de Escritores de Língua Portuguesa realizado em Natal. O outro saiu na revista *Oriente Ocidente*, publicada pelo IIM.

1 – DORÉ, Andréa / ALMEIDA, Anita Correia de / MOURA, Carlos Francisco. *Macau somos nós: Um mosaico da memória dos macaenses no Rio de Janeiro*. Macau, 2001. (Fig. 19- Macau somos nós)

2 – Luís Gonzaga Gomes e uma Produtiva Cooperação Cultural Macau-Brasil. Lisboa / Rio de Janeiro, 2014.

3 – Antonio de Albuquerque Coelho: mestiço de Camutá, no Grão-Pará, Governador de Macau, do Timor e de Pate / Jornada de Macau a Timor em 1717 – 1718, descrita por Velles Guerreyro. fac-símile. Macau / Rio de Janeiro, 2009. (Fig. 20- Antonio de Albuquerque Coelho Mestiço de Camutá, no Grão-Pará, governador de Macau)

4 – Jornada que o Senhor Antonio de Albuquerque Coelho, Governador, e Capitan geral da Cidade do Nome

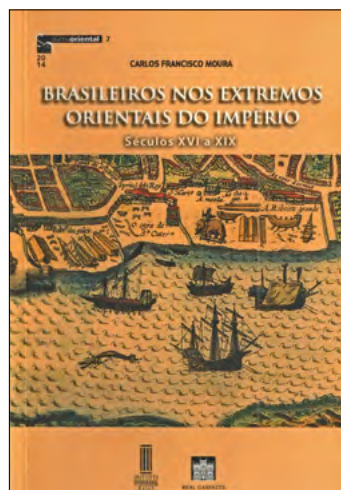


Fig. 23 – Brasileiros nos Extremos Orientais do Império

de Deus de Macao na China, Fes de Goa athe chegar a ditta Cidade, descrita por Velles Guerreyro, fac-símile. In **Antonio de Albuquerque Coelho: mestiço de Camutá, no Grão – Pará, Governador de Macau, do Timor e de Pate**. Macau / Rio de Janeiro, 2009. (Fig. 21- Jornada de Antonio de Albuquerque Coelho de Goa a Macau, descrita por Joam Tavares Velles Guerreyro)

5 – A jornada do paraense Antonio de Albuquerque Coelho de Goa a Macau em 1717-1718. Natal, 2013.

6 – *Liou She Shun – Plenipotenciário do Império da China: Viagem ao Brasil em 1909*. Lisboa / Rio de Janeiro, 2011.

7 – *Liou She Shun – Plenipotenciário do Império da China: Viagem ao Brasil em 1909*. 2ª ed., tradução em chinês pela Profª Zahng Minfen. Macau, 2013.

作者: 卡洛斯•弗蘭西斯科•莫拉

書名: 中華帝國全權使節劉式訓1909年出使巴西

中文翻譯: 張敏芬

出版社: 澳門國際研究所

城市: 澳門

出版時間: 2013年2月

8 – *Chineses e Chá no Brasil no início do século XIX*. Lisboa / Rio de Janeiro, 2012 (Fig. 22- Chineses e chá no Brasil no início do século XIX)

9 – *Brasileiros nos Extremos Orientais do Império: Séculos XVI a XIX*. Lisboa / Rio de Janeiro, 2014. (Fig. 23- Brasileiros nos Extremos Orientais do Império)

10 – *O “Tsunami”, o Homo Floresiensis, reminiscências portuguesas no Sri Lanka e na Indonésia - os Silvas de lá – um brasileiro de Cametá, governador do Timor*. Macau, 2018. (Fig. 24 - O “Tsunami”, o Homo Floresiensis e remanescências portuguesas no Sri Lanka e na Indonésia)



Fig. 24 – O “Tsunami”, o Homo Floresiensis e remanescências portuguesas no Sri Lanka e na Indonésia

VI – Outros Trabalhos publicados em Tokyo, Évora, Vigo, Lisboa, S. Paulo, Rio de Janeiro.

1 – *Namban-ji Konryuu 400 Nem*. Tokyo, 1977. (Fig. 25- Revista Kaidan, dos alunos da Sophia University, Tokyo Artigo Namban-ji Konryuu 400 Nem tradução por Hino Hiroshi)

2 – Notícias da Visita Feita a Algumas Terras do Alentejo pela Primeira Embaixada Japonesa à Europa (1584-1585). Évora: 1969. (Fig. 27- Notícias da visita feita a algumas terras do Alentejo pela primeira embaixada japonesa à Europa)

3 – O Galego Pero Diez, um dos Primeiros Europeus que Descreveram o Japão (1544). Vigo, Espanha, 1971.

4 – Livros Impressos no Japão nos séculos XVI e XVII pela Missão dos Jesuítas Portugueses. Rio de Janeiro, 1984

5 – Livros Impressos no Japão nos séculos XVI e XVII pela Missão dos Jesuítas Portugueses. S. Paulo, 1998.

6 – O Descobrimento do Japão pelos portugueses, 1543. Rio de Janeiro, 1984. - O descobrimento do Japão pelos portugueses 1543 - O descobrimento do Japão pelos portugueses 1543 (prefácio em japonês)

7 – IV Centenário do Namban-ji, Templo dos Bárbaros do Sul, de Kyoto. Rio de Janeiro, 1976.

8 – O projeto do Ouvidor de Macau de enviar Carpinteiros chineses para os Arsenais Reais do Brasil. Rio de Janeiro, Navigator.

9 – Quatro livros publicados pelos portugueses na China: dois no século XVI, um no XVII e um no XVIII. Lisboa, 2019.

10 – A imprensa na missão jesuítica portuguesa do Japão nos séculos XVI e XVII. Lisboa, 2013.

11 – Presença Portuguesa na China (séc. XVI-XIX) e no Japão (séc. XVI-XVII) – Relações entre o Brasil e Macau no século XIX. Rio de Janeiro, 2012.

VII – Academia de Marinha

1 - Portugueses nos mares da China e do Japão nos séculos XVI e XVII. Lisboa, 2013. (XIII Simpósio AM - Nos mares da China - A propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513 - Portugueses nos mares da China e do Japão nos séculos XVI e XVII)

2 – Os 400 anos de Nagasaki (1570-1571) e o início de um ciclo de estudos sobre China e Japão e Roteiros do Japão que se prolonga até o presente – comunicação apresentada ao III Simpósio Internacional de História do Oriente. Lisboa, 2023.



Fig. 25 – Revista Kaidan, da Sophia University, Tokyo



Fig. 26 – Artigo Namban-ji Konryuu 400 Nem tradução por Hino Hiroshi

PIONEIRISMO EM ESTUDOS HISTÓRICOS DAS RELAÇÕES BRASIL-CHINA

Modernamente muitos historiadores começam a estudar a história das relações entre o Brasil e China. Não só brasileiros e chineses como de outras nacionalidades.

No artigo “Mão de obra chinesa em terras brasileiras nos tempos joaninos: Experiências, estranhamentos, contratos, expectativas e lutas” (2018), Marcelo Mac Cord considera ser possível dividir em três vertentes “a bibliografia que lançou seu olhar sobre imigração chinesa ocorrida no Brasil entre os anos 1800 e 1870”⁴. E acrescenta, sobre a primeira vertente:

“Sem dúvida, o mais destacado pesquisador dessa corrente é Carlos Francisco Moura, que, desde a década de 1970, revela e interpreta fontes brasileiras, macaenses e portuguesas sobre a presença de chineses em nosso país” (Mac Cord, 2018, p. 153).

Na nota 7, Mac Cord relaciona a bibliografia do autor em que se baseou: “Colonos chineses no Brasil no reinado de d. João VI” (Macau, 1973); “Os chineses no Rio de Janeiro requebrem a D. João VI um cônsul e intérprete” (Macau, 1974); “Chineses e chá no Brasil no início do século XIX” (Lisboa/Rio de Janeiro, 2012).

Segundo o Prof. André Bueno, no artigo “Chinese studies in Brazil: History and current perspectives” publicado no *The Routledge Handbook of Chinese Studies*,

“About the Brazilian presence in China, the studies by Carlos Francisco Moura 2012, 2014) represent a fundamental contribution to understanding the circulation of Brazilians in the Chinese world, until the 19th century. Moura showed that a significant group of travelers and adventurers made their way to China in that period, going to serve in the colony of Macau. Some Brazilians even held important positions in the city; and the first official history about Macau was written by José de Aquino Guimarães Freitas (1828), a Brazilian born in the state of Minas Gerais. (Bueno 2021, p. 552)

Em trabalho posterior, o Prof. André Bueno cita, traduzido em inglês, o seguinte trecho do artigo que publicamos na *Revista de Cultura*, de Macau, em 1995 (Bueno, 2023, pp. 38-39:

«Mais numerosos do que se julga geralmente são a referências a artigos chineses no Brasil, na documentação e crônicas, principalmente do século XVIII e início do XIX. Chá, remédios (raiz da China, ruibarbo, etc.) tecidos de várias qualidades (sedas em geral, seda de Nanquim, lenços, cobertas, vestidos, colchas de cetim, gangas de Nanquim, etc.), pinturas em papel e em seda, adereços para senhoras, caixas de charão, louças em geral, jarras, porcelana, “louça de Macau”, móveis, objetos de arte, fogos de artifício, etc.» (Moura, 1975, p. 31).

⁴ As três vertentes são assim descritas por Mac Cord: a primeira, de historiadores e cientistas sociais que, baseados em fontes diversas, fizeram análises, mais tradicionais sobre política, cultura e economia, e publicaram fora do país – “especialmente Macau e Portugal em vista do maior interesse pelo tema nessas localidades” (Mac Cord, 2018, p. 153, n. 7). Na segunda, historiadores que estudaram “os debates oitocentistas travados entre acadêmicos, políticos e proprietários brasileiros, que apontaram para os prós e os contras da imigração chinesa entre os anos de 1850 e 1880, quando da degradação do escravismo” (Mac Cord, 2018, p. 153, n. 7). A terceira vertente, a de diversos escritores que não tiveram como interesse a antiga imigração chinesa para o Brasil, “mas que, de alguma forma tocaram na questão” (Mac Cord, 2018, pp. 153/154).

E comenta:

“The frase is from the researcher Carlos Francisco Moura, who has worked to identify the material influence and the Chinese presence in Brazil, as well as the Brazilians who went in the Far East in the colonial period, wich lasted until 1822 (Moura, 2014). People such as Antonio Albuquerque Coelho (1732) and Lucas José Alvarenga (1828, 1830) were born in Brazil and became governos of Macao; José de Aquino Freitas (1828) wrote the first oficial history of Macao; meanwhile, the Chinese were hired to work in Brazilian shipyards (Moura, 2014) or to form the first planting Community in the west (Moura, 1973, 2012)” (BUENO, 2023, p. 29).

INÉDITOS AINDA NO SÉCULO XXI

Encerrando esta resenha, queremos destacar que três publicações da segunda década deste século, tal como as pioneiras dos fins de 1968 e 1970, abordam temas até recentemente inéditos.

A primeira, sobre Liou She-Shun, primeiro diplomata enviado ao Brasil pela China. Não havia nada sobre ele na bibliografia brasileira, e a publicação por nós proposta ao Instituto Internacional de Macau foi aceita de pronto, e o livro em português saiu em Macau em 2011

(ISBN 978-972-95722-3-4).

Fig. 27 - Liou She-Shun, 1ª edição, em português).



Fig. 28 – Liou She-Shun, 2ª. Edição, tradução em chinês pela profª. Zhang Minfen. Macau: IIM, 2013.

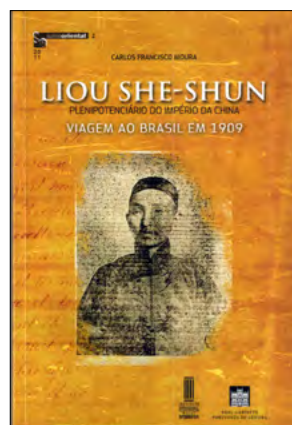


Fig. 27 – Liou She-Shun, 1ª edição, em português. Macau: IIM, 2011.

Tão relevante julgou o IIM a pesquisa, que, de moto

próprio, resolveu publicá-la em chinês. Da tradução foi encarregada a Professora Zahng Minfen, da Universidade de Shanghai, e essa segunda edição saiu em Macau em 2013 (ISBN 978-99937-45-65-5). (Fig. 28 - Liou She-Shun, 2ª edição, em chinês).

A terceira pesquisa de temas até então inéditos a que nos referimos, o projeto imaginado pelo ouvidor de Macau, Brum da Silveira, de enviar, no início do século XIX, carpinteiros chineses para os Arsenalais Reais do Brasil, foi publicado na revista *Navigator Subsídios para a História Marítima do Brasil*, 2014.

Bibliografia

BUENO, André - Chinese studies in Brazil: History and current perspectives. **The Routledge Handbook of Chinese Studies**, London and New York, 2021. ISBN 0429596219, 9780429596216.

BUENO, André – Traces of Chinese Culture in the Roots of Brazil. In UETA, Mariana Hase; ALENCASTRO, Mathias; PINHEIRO-MACHADO, Rosana – **How China is Transforming Brazil**. Singapore: Springer Nature Singapore Pte Ltd., 2023. ISBN 978-981-99-3101-9, 978-981-99-3102 (eBook)

DORÉ, Andréa; ALMEIDA, Anita Correia de; MOURA, Carlos Francisco. **Macau somos nós: Um mosaico da memória dos macaenses no Rio de Janeiro**. Macau: Instituto Internacional de Macau, 2001. ISBN 99937-620-5-9

FIGUEIREDO, Manoel de. **Hidrographia Exame de Pilotos [...]** Lisboa: Iorge Rodriguez, 1632.

FRUTUOSO, Gaspar. **Livro Segundo das Saudades da Terra**. V. João Gonçalves de Oliveira Rodrigues.

GUERREYRO, Joam Tavares de Velles - Jornada que o Senhor Antonio de Albuquerque Coelho, Governador, e Capitam geral da Cidade do Nome de Deos de Macao na China, Fes de Goa athe chegar a ditta Cid^e, descrita pelo Capitam Joam Tavares de Velles Guerreyro, *fac-símile*. In MOURA, Carlos Francisco - **Antonio de Albuquerque Coelho: mestiço de Camutá, no Grão – Pará, Governador de Macau, do Timor e de Pate**. Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, Macau: Instituto Internacional de Macau, 2009. ISBN 978-85-99942-05-5.

L.G. G. (GOMES, Luís Gonzaga). Centenário da Fundação do Porto de Nagasáqui. **Notícias de Macau**. Macau, 27 de julho de 1973.

LE MOS, Jorge de. **História dos cercos que [...] os Achens, & Iaos puserão à fortaleza de Malaca, sendo Tristão Vas da Veiga capitão dela**. Lisboa: Manoel de Lyra, 1585. *Fac-símile* da Biblioteca Nacional, Lisboa, 1982.

LINSCHOT, Iean Hvgves de. **Le Grand Rovtier de Mer**. Amsterdam, Chez Iean E. Cloppenburch, 1619.

MAC CORD, Marcelo - Mão de obra chinesa em terras brasileiras nos tempos joaninos: experiências, estranhamentos, contratos, expectativas e lutas. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 57, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/26073>. Acesso em: 31 jan. 2024.

MOURA, Carlos Francisco – A cidade do nome de Deus em 1880, vista por um brasileiro. **Boletim do Instituto Luís de Camões**, n^{os}. 3-4, vol. IX, Macau, 1975, pp. 5-11.

_____- A imprensa da missão jesuítica portuguesa do Japão nos séculos XVI e XVII. **Revista Portuguesa da História do Livro**, Lisboa. ISSN: 0874-1336, Ano XVI, vol. 31-32, pp. 293-312.

_____- A jornada do paraense Antonio de Albuquerque Coelho de Goa a Macau em 1717-1718. In LOURIDO, Rui - **Literatura e Lusofonia, Anais do II Encontro de Escritores de Língua Portuguesa**. Natal: UCCLA – União das Cidades Capitais de Língua Portuguesa / Imprensa Municipal, 2013. ISBN 978-989-96607-5-5. pp. 141-146.

_____- **Antonio de Albuquerque Coelho: mestiço de Camutá, no Grão-Pará, Governador de Macau, do Timor e de Pate / Jornada de Macau a Timor em 1717 – 1718, descrita por Velles Guerreyro**. *fac-símile*. Macau: Instituto Internacional de Macau / Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 2009. ISBN 978-85-99942-05-5

_____ - **Brasileiros nos Extremos Orientais do Império: Séculos XVI a XIX**. Lisboa: Instituto Internacional de Macau / Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 2014, ISBN 978-98998146-3-9.

_____ - **Chineses e Chá no Brasil no início do século XIX**. Lisboa: Instituto Internacional de Macau / Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 2012, ISBN 978-972-95722-9-6.

_____ - Colonos chineses no Brasil no Reinado de D. João VI. **Boletim do Instituto Luís de Camões**, vol. VII, nº 2. Macau, verão de 1973. pp. 175-191.

_____ - III SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DO ORIENTE. **Os 400 anos de Nagasaki (1570-1571) e o início de um ciclo de estudos sobre China e Japão e Roteiros do Japão que se prolonga até o presente**". Lisboa. Academia de Marinha, 2023.

_____ - IV Centenário do Namban-ji, Templo dos Bárbaros do Sul, de Kyoto. **Convergência**, ano 1, nº 1. Rio de Janeiro, 1976, pp. 109-116.

_____ - **Liou She Shun – Plenipotenciário do Império da China: Viagem ao Brasil em 1909**. Lisboa: Instituto Internacional de Macau / Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 2011, ISBN 978-972-95722-3-4.

_____ - **Liou She Shun – Plenipotenciário do Império da China: Viagem ao Brasil em 1909**. 2ª ed., tradução da Profª Zhang Minfen em chinês. Macau, Instituto Internacional de Macau: 2013, ISBN 978-99937-45-65-5.

作者: 卡洛斯•弗蘭西斯科•莫拉

書名: 中華帝國全權使節劉式訓1909年出使巴西

中文翻譯: 張敏芬

出版社: 澳門國際研究所

城市: 澳門

出版時間: 2013年2月

_____ - Livros Impressos no Japão nos séculos XVI e XVII pela Missão dos Jesuítas Portugueses. In **O Descobrimento do Japão pelos portugueses, 1543**. Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 1984. pp. 45-60.

_____ - **Luís Gonzaga Gomes e uma Produtiva Cooperação Cultural Macau-Brasil**. Lisboa: Instituto Internacional de Macau / Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 2014. ISBN 978-989-98146-5-3.

_____ - Macau e o comércio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII: as viagens de China e do Japão: a nau do trato: as galeotas. Separata do **Boletim do Instituto Luís de Camões**, nº 1 do vol. VII. Macau, 1973, p. 5-35.

_____ - Nagasaki, cidade portuguesa no Japão. **Boletim do Centro de Estudos Marítimos de Macau – Bulletin of the Center for Maritime Studies of Macau**, nº 1. Macau. s.d., pp. 87-103.

_____ - Nagasaki, cidade portuguesa no Japão. **Stvdia**, nº 26, separata. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969, pp. 115-148.

_____ - Namban-ji Konryuu 400 Nem. Tradução em japonês por Hino Hiroshi. **Kaidan** (Escada), n.ºs 5 e 6. Tokyo: Departamento de Português e Estudos Luso-Brasileiros da Sophia University, 1977.

_____ - *Notícias da Visita Feita a Algumas Terras do Alentejo pela Primeira Embaixada Japonesa à Europa (1584-1585)*. Separata da revista **A Cidade de Évora**, n.ºs. 51-52, Évora: 1969, pp. 1-32.

_____ - **O Descobrimento do Japão pelos portugueses, 1543**. Rio de Janeiro: Real Gabinete Português de Leitura, 1984.

_____ - O Galego Pero Diez, um dos Primeiros Europeus que Descreveram o Japão (1544), **Revista Grial**, n.º 34. Vigo: 1971, pp. 480-485.

_____ - O Namban-ji, Templo dos bárbaros do sul, de Kyoto (1576). **Boletim do Instituto Luís de Camões**, n.º 1 e 2 do vol. X. Macau, Primavera e verão de 1976. pp.135-143

_____ - O “Tsunami”, o Homo Floresiensis, reminiscências portuguesas no Sri Lanka e na Indonésia - os Silvas de lá – um brasileiro de Cameté, governador do Timor. In **Revista Oriente Ocidente**, n.º 35 (II série). Macau: 2018. pp. 84-92.

_____ - Os chineses do Rio de Janeiro requerem a D. João VI um cônsul e intérprete. **Boletim do Instituto Luís de Camões**, n.º 1, vol. VIII. separata. Macau, 1974, pp. 1-11.

_____ - Os Roteiros do Japão Contidos no Códice Cadaval. **Stvdia**, n.º 34. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, junho 1972. pp. 1-50.

_____ - Presença portuguesa na China (séc. XVI-XIX) e no Japão (séc. XVI-XVII) – Relações entre o Brasil e Macau no século XIX. In **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro. ISSN 0101-4366. N.º 456, jul/set 2012. pp. 315-328.

_____ - Relações entre Brasil e Macau início do século XIX segundo as Memórias para servir a História do Reino do Brasil, do Padre Perereca. **Boletim do Instituto Luís de Camões**, vol. VII, n.º 3, Macau. Outono de 1973 pp. 261-269.

_____ - Relações entre Macau e o Brasil no século XIX. **Revista de Cultura**, n.º 22 (II Série), Macau. Jan/Mar, 1995, pp. 31-48.

_____ - Relações entre Macau e o Brasil no século XIX. **Revista de Cultura**, versão chinesa, n.º 22 (II Série), Jan/Mar, 1995. Macau. p. 29-41.

十九世紀上半葉 澳門與巴西的關係

_____ - Relations between Macao and Brazil in the Nineteen Century. **Review of Culture**, n.º 22 (2nd Series). Macau. January/March, 1995, pp. 32-55.

_____ - Roteiros do Japão-1 – O Primeiro Roteiro de Nagasáqui – IV Centenário do Porto de Nagasáqui. **Boletim da Junta Distrital de Évora**, n.º 29, Évora, 1968. pp. 1-40.

_____ - Tristão Vaz da Veiga, capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasáqui. **Boletim do Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau**, n.º 3. Macau: s.d., pp. 103-168.

_____ - O projeto de Brum da Silveira, ouvidor de Macau, de envio de carpinteiros chineses para os arsenais reais do Brasil”. Revista **Navegador Subsídios para a História Marítima do Brasil**, n.º 20, vol. 10. Rio de Janeiro, 2014. pp. 21-28.

_____ - Quatro livros publicados pelos portugueses na China: dois no século XVI, um no XVII e um no XVIII. **Revista Portuguesa da História do Livro**, Lisboa. ISSN: 0874-1336, Ano XXI, vol. 43-44, 2019. pp. 403-430.

_____ - Tristão Vaz da Veiga, capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki, (IV Centenário 1571-1971). Separata do **Boletim do Instituto Luís de Camões**, n^{os} 3 e 4 do vol. VI. Macau, 1972, pp. 1-75.

_____ - XIII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA – NOS MARES DA CHINA A PROPÓSITO DA CHEGADA DE JORGE ÁLVARES, 1513. **Portugueses nos mares da China e do Japão nos séculos XVI e XVII**, atas. Lisboa: Academia de Marinha, 2013. ISBN: 978-972-781-126-7

RODRIGUES, João Gonçalves de Oliveira - **Livro Segundo das Saudades da Terra, de Gaspar Frutuoso**. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1968.

RODRIGUES, Vicente e Pillotos modernos. **Roteiro de Portvgal pera a India**. [folheto anexado ao livro de Manuel de Figueiredo *Hidrographia Exame de Pilotos*]. Lisboa, Iorge Rodriguez, 1632

NAUFRÁGIOS DA CARREIRA DA ÍNDIA

Filipe Castro¹

Sumário

Este artigo descreve o trabalho de recolha de dados sobre navios portugueses do período dos Descobrimentos encontrados no mundo e resulta da pesquisa que efetuei nas últimas décadas sobre restos de navios afundados que podem ser tentativamente identificados como navios portugueses. Este trabalho faz parte da carta arqueológica marítima de Portugal, na qual estou a trabalhar com uma bolsa da FCT (2021.00259.CEECIND).

Palavras-chave: Registos arqueológicos; registos de escavações; naufrágios; construção naval.

Abstract

This paper proposes a form for the registration and summary publication of archaeological remains of shipwrecks and intends it to serve as a basis for the development of ontologies that allow archaeologists around the world to register their own excavations and share them online, gathering the opinion of colleagues in near-real time and advancing the study of the history of shipbuilding in the world.

Keywords: Archaeological records; excavation records; shipwrecks; shipbuilding.

¹ Maritime Archaeology Laboratory. História, Territórios e Comunidades. Center for Functional Ecology, Department of Life Sciences. University of Coimbra

Introdução

A maioria dos navios portugueses de quê temos notícia terem sido encontrados no mundo foi pilhada ou destruída por caçadores de tesouros. A pilhagem de navios afundados é uma atividade tão antiga como a navegação. A recuperação de cargas de navios afundados era uma atividade lógica e natural, que consistia no aproveitamento e reciclagem de artefactos perdidos. Diz-se que algumas comunidades marítimas provocavam naufrágios para aproveitarem as cargas e os salvados.

A caça aos tesouros moderna é uma atividade organizada, cujo objetivo é recuperar artefactos com valor no mercado e cujos métodos são extremamente destrutivos. O resultado do trabalho destas empresas foi frequentemente trágico pelas destruições perpetradas e este trabalho detalha alguns. O governo português nunca demonstrou nenhum interesse em estudar ou proteger o património marítimo no mundo e em resultado a maioria das destruições não foi documentada.

Apesar da historiografia portuguesa se ter debruçado sobre a história da expansão europeia, e em particular a da expansão portuguesa, sobretudo a partir do final do século XIX, até ao final do século XX o estudo da construção naval nunca integrou a componente da arqueologia. Os sucessivos governos portugueses abandonaram o património marítimo ao seu destino e, no início da década de 1990, um governo tentou inclusivamente encorajar a destruição ativa do património, legalizando a caça aos tesouros durante um curto período, suficiente para permitir a criação de empresas de caça aos tesouros que depois viriam a destruir o património marítimo em Cabo Verde e em Moçambique.

Mesmo considerando o trabalho excelente e dedicado de um grupo de historiadores portugueses, alguns deles oficiais de marinha, a verdade é que os navios da expansão portuguesa nos são largamente desconhecidos, sobretudo por falta de restos arqueológicos que nos permitam perceber as fontes históricas, escritas e iconográficas. Portugal construiu alguns dos melhores navios do mundo, nos séculos XV e XVI, mas não sabemos como eram pensados, construídos e operados.

O presente artigo pretende abordar a questão da importância da arqueologia náutica para a compreensão da história da expansão portuguesa e europeia, referir mais uma vez a necessidade de divulgar as lacunas do nosso conhecimento, definir estratégias para a proteção do património, estabelecer critérios para uma gestão mais eficiente do património marítimo – em águas portuguesas e internacionais – e reforçar a importância do estado na gestão da informação e divulgação de uma visão que inclua os interesses de todos os cidadãos, incluindo os académicos, mas sobretudo dos mergulhadores e outros utentes do mar.

O primeiro passo neste projeto é a constituição duma base de dados do património subaquático português e dos restos de navios portugueses espalhados pelo mundo. A base de dados que estamos a construir está longe de ser definitiva, mas pretende ser o germe duma base de dados eficaz, que sirva como ferramenta de gestão e como meio de divulgação da

riqueza e da importância deste património, que é de todos, mas cuja gestão não é participada devido a longas décadas de abandono e secretismo por parte da administração pública.

Base de Dados

Uma base de dados do património cultural submerso é normalmente constituída por várias componentes-chave que facilitam a gestão, análise e preservação do património cultural subaquático. As principais componentes de uma base de dados do património cultural submerso devem incluir:

1. Informação básica do sítio: Deverá incluir informação detalhada sobre sítios individuais ou contextos de património cultural submerso. Regista a localização, profundidade, dimensões e estado de conservação do sítio. Pode também incluir informações sobre o significado histórico, o contexto cultural e os achados arqueológicos associados e toda a informação possível sobre a vulnerabilidade de cada sítio.

2. Informação geográfica (SIG): Uma componente SIG que permita a representação e análise espacial dos dados. Inclui dados geo-espaciais, tais como mapas, imagens de satélite, dados batimétricos e outras camadas relevantes. O SIG permite a visualização, a sobreposição e a consulta de sítios do património cultural submerso num contexto geográfico.

3. Documentação multimédia: A documentação multimédia capta registos visuais, sonoros e textuais dos sítios em análise. Esta componente inclui fotografias, vídeos, modelos 3D, dados de prospeção remota e outros meios que se usem para documentar contextos subaquáticos, artefactos e características geomorfológicas associadas. A documentação multimédia ajuda na interpretação, análise e sobretudo na disseminação da informação sobre o património cultural submerso.

4. Catálogo de artefactos e madeiras: A componente do catálogo de artefactos individualiza e descreve cada artefacto recuperado de um dado contexto. Inclui descritores como o tipo de artefacto, o material, as dimensões, o estado de conservação e os metadados associados. O catálogo pode também incluir informações sobre o contexto histórico do artefacto, o seu significado cultural e quaisquer esforços de conservação ou restauro realizados. O catálogo das madeiras depende da decisão dos arqueólogos de desmontar as estruturas do casco.

5. Investigação histórica e arqueológica: Este componente inclui materiais de investigação histórica e arqueológica relacionados com cada sítio particular. Inclui documentos históricos, registos de arquivo, trabalhos de investigação e relatórios que forneçam informações de base, análises e interpretações dos sítios e contextos culturais associados. Esta componente ajuda a compreender o significado histórico e cultural do contexto em análise.

6. Quadros legais e políticos: A componente de enquadramento legal e político fornece informações sobre leis, regulamentos e convenções nacionais e internacionais relacionados com o património cultural submerso. Inclui documentos legais, políticas e diretrizes que

regem a proteção, propriedade e acesso a sítios e artefactos do património submerso. Esta componente ajuda a garantir o cumprimento dos requisitos legais e das considerações éticas.

7. Colaboração e envolvimento das comunidades interessadas: Esta componente centra-se na facilitação da colaboração e envolvimento com as várias partes interessadas envolvidas no património cultural submerso. Inclui informações sobre parcerias, acordos de cooperação e atividades de sensibilização com agências governamentais, arqueólogos, mergulhadores, comunidades locais e outras partes interessadas relevantes. A colaboração e o envolvimento asseguram uma abordagem coletiva à gestão e preservação do património cultural submerso.

8. Planos de conservação e gestão: A componente de planos de conservação e gestão delinea estratégias e diretrizes para a preservação, proteção e gestão do património cultural submerso. Inclui documentação sobre metodologias de conservação, protocolos de monitorização de sítios, quadros legais e diretrizes para exploração e escavação responsáveis. Esta componente ajuda a garantir a gestão sustentável e a preservação a longo prazo dos sítios do património cultural submerso.

Estes componentes formam uma base de dados abrangente do património cultural submerso, permitindo a documentação, análise, gestão e preservação de sítios e artefactos do património subaquático e encorajando a colaboração das populações associadas a cada um dos contextos em análise.

Adicionalmente, as bases de dados podem utilizadas no desenvolvimento de ontologias que relacionem elementos entre os sítios e as suas características e permitam descobrir padrões ou relações entre os sítios considerados.

No caso presente estamos a começar praticamente do zero, e a base de dados que estamos a desenvolver inclui apenas dados fundamentais. A sua arquitetura é simples, consistindo numa folha de cálculo, um conjunto de pastas com documentos multimédia relativos a cada sítio, representado por uma linha na folha de cálculo, e uma coleção de relatórios de divulgação, organizados por temas e por distritos, atualizáveis e elaborados com a participação de membros de cada comunidade interessada.

Numa segunda fase pretendemos transferir esta base dados para uma base de dados SIG. A opção por uma base de dados SIG (Sistema de Informação Geográfica) oferece várias vantagens para a gestão e análise de dados espaciais. Algumas das principais vantagens incluem:

1. Integração de dados espaciais: As bases de dados SIG permitem integrar vários tipos de dados espaciais de diferentes fontes, tais como imagens de satélite, fotografias aéreas, iconografia, inquéritos e dados de sensores. Esta integração permite uma análise e visualização abrangentes de várias camadas de dados, proporcionando uma visão holística dos fenómenos geográficos.

2. Organização e gestão de dados: As bases de dados SIG fornecem um quadro estruturado para a organização e gestão de dados espaciais. Oferecem mecanismos eficientes de armazenamento, indexação e recuperação de dados, facilitando o armazenamento e o acesso a grandes volumes de informação geoespacial. Esta organização facilita a partilha de dados, a colaboração e assegura a consistência e a precisão dos dados.

3. **Análise espacial:** As bases de dados SIG oferecem poderosas capacidades de análise espacial. Permitem efetuar várias operações analíticas em dados espaciais, tais como a sobreposição de várias camadas, análise de proximidade, interpolação e modelação. Estas operações permitem-lhe obter informações significativas, identificar padrões e tomar decisões informadas com base em relações espaciais.

4. **Visualização e cartografia:** As bases de dados SIG fornecem ferramentas para visualização e mapeamento de dados espaciais. É possível criar mapas, quadros e gráficos que apresentam a informação geoespacial de uma forma visualmente atrativa. A visualização ajuda a compreender padrões espaciais complexos, a comunicar eficazmente os resultados e a apoiar os processos de tomada de decisões.

5. **Apoio à decisão:** As bases de dados SIG permitem o apoio à decisão através da integração de dados espaciais com outros dados não espaciais. É possível ligar dados de atributos localizações geográficas específicas, permitindo consultas e análises espaciais. Esta integração ajuda a avaliar o impacto dos fatores espaciais na tomada de decisões, como a afetação de recursos e a análise de riscos.

6. **Partilha de dados e colaboração:** As bases de dados SIG facilitam a partilha de dados e a colaboração entre utilizadores. Vários indivíduos ou organizações podem aceder e trabalhar simultaneamente no mesmo conjunto de dados geoespaciais, garantindo a coerência e reduzindo a duplicação de esforços. Esta colaboração fomenta o intercâmbio de conhecimentos, promove a análise interdisciplinar e encoraja a tomada de decisões coletivas.

7. **Preservação de dados a longo prazo:** As bases de dados SIG permitem a preservação e o arquivo de dados a longo prazo. Fornecem mecanismos de cópia de segurança dos dados, controlo de versões e segurança dos dados. O armazenamento de dados espaciais num formato de base de dados estruturada garante a integridade dos dados e facilita a sua recuperação e análise futuras.

Numa terceira fase tentaremos desenvolver ontologias que reforcem o poder analítico da base de dados SIG, relacionando dados normalmente não relacionados em análises dessa base de dados, por exemplo propondo análises da toponímia e da sua evolução ao longo do tempo.

Uma componente fundamental deste projeto é o inventário dos navios portugueses perdidos no mundo em geral, e na Carreira da Índia em particular.

Naufrágios portugueses no mundo

Portugal foi durante a maior parte da sua história um país pequeno, com recursos florestais e populacionais limitados, e por isso nunca construiu grandes frotas de navios oceânicos. Os navios portugueses que sulcaram as águas do planeta são relativamente poucos quando comparados com os navios espanhóis, holandeses ou ingleses e por isso os naufrágios de navios portugueses no mundo não abundam. Acresce que em Portugal o interesse pelo património náutico e subaquático é recente e não inclui os navios naufragados fora de Portugal.

Este trabalho pretende fazer um ponto da situação e alertar os especialistas para a importância dos restos arqueológicos de navios espalhados pelo mundo, os quais documentam um esforço único, de um país pequeno e com uma população reduzida, que descobriu, mapeou e descreveu uma parte significativa do planeta, desenvolvendo as técnicas e ciências necessárias com um profissionalismo e uma competência excepcionais.

Os navios portugueses eram excepcionais e evoluíram continuamente durante o período dos descobrimentos. Compreender os motivos dos construtores navais e seguir a evolução dos diversos tipos de navios construídos em Portugal durante o século XVI seria interessante, sobretudo porque a supremacia inglesa na Europa durante os séculos XIX e XX influenciou as narrativas históricas e retirou injustamente o protagonismo dos construtores navais portugueses e espanhóis, gerando uma versão da história europeia pós-medieval truncada e incompleta – a célebre *leyenda negra* – em que as conquistas e avanços tecnológicos da Península Ibérica foram sistematicamente diminuídos ou ignorados².

Outra questão importante que a arqueologia pode ajudar a resolver é a das tipologias. As listas de Armadas referem naus, galeões, navios, patachos e caravelas. Ninguém sabe exatamente quais eram as diferenças entre um galeão e uma nau, ou um navio, ou um patacho, ou como estes tipos evoluíram ao longo dos séculos XVI e XVII. Não há muitos dados sobre as adaptações que os portugueses e espanhóis fizeram a estes tipos de navios para navegarem melhor em certas regiões ou com certas cargas.

A arqueologia poderia ser uma fonte informação importante para a compreensão das descobertas portuguesas e espanholas, mas os navios oceânicos portugueses perdidos em Portugal nunca receberam atenção do governo, com a exceção dos restos exíguos da nau *N. S. dos Mártires* (1606), e fora das águas portuguesas estes navios estão completamente desprotegidos³.

Os historiadores sugerem um número de naufrágios na Carreira da Índia de cerca de 220 navios⁴. Neste momento estão tentativamente identificados 73 restos de navios naufragados que são, ou podem ser portugueses, dos quais 61 parecem corresponder a navios oceânicos envolvidos nas rotas da Ásia, aos quais se adicionaram 5, que correspondem a restos de naus da Carreira da Índia perdidas nas costas de Portugal (Quadros 5 e 6). Destes 66 navios, 45 podem corresponder a naus da Carreira das Índias, 40 em águas asiáticas e 5 nas costas portuguesas. Destes navios apenas dois foram escavados arqueologicamente: a nau *N. S. dos Mártires* – o que restava desta nau depois de quatro décadas de pilhagem intensa e a fragata *Sto. António de Tanna*⁵. Todos os outros navios foram pilhados ou destruídos por caçadores de tesouros.

² Almeida 2018.

³ Castro 2005a, 2005b, 2009; Castro and Fonseca 2006; Castro et al. 2010; Santos et al. 2012.

⁴ Guinote et al. 1998.

⁵ Piercy 1977, 1988, 1979, 1981; Darroch 1986; Thompson 1988; Green et al., 2023

Quadro 1. Navios possivelmente portugueses cuja existência está documentada fora de águas portuguesas (73).

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
Al Hallaniyah	<i>Esmeralda</i>	1503	Artefactos	Oman	Hallaniyah Islands
ANG-004	<i>Sto. António</i>	1512	Lastro, duas âncoras e forro de chumbo.	Moçambique	Angoche, Baixo de Santo António
Ngomeni	<i>S. Jorge</i>	1524	Restos de um casco e artefactos	Kenya	Malindi
Molasses Reef	Não	1525	Restos de um casco e artefactos	Turks and Caicos	Molasses Reef , in Turks and Caicos
Gunwalloe Cove	<i>Sto. António</i>	1527	Ancoras, canhão de ferro, lingotes de cobre, artefactos	United Kingdom	Gunwalloe Cove
Etoile Wreck	<i>Sto. Ildefonso</i>	1527	Canhões de bronze e ferro, artefactos	Madagascar	Etoile Reef
Oranjemund	<i>Bom Jesus</i>	1533	Restos de um casco e artefactos	Namibia	Oranjemund
NAC-003	<i>Espiritu Santo</i>	1547	Lastro, canhão de ferro, fragmentos de jarras de martaban.	Moçambique	Nacala, baixo do Pinda.
ANG-003	<i>S. Tomé dos Burgaleses</i>	1547	Lastro, 2 berços portugueses, 8 âncoras, lingotes de cobre e chumbo, forro de chumbo, fragmentos de forro de cobre.	Moçambique	Angoche, Ilha Caldeira
<i>S. João</i>	<i>S. João</i>	1552	Artefactos	South Africa	Near Port Edward, Natal
<i>S. Bento</i>	<i>S. Bento</i>	1554	Canhões e artefactos	South Africa	S of Port Edward
IDM-002	<i>Espadarte</i>	1558	Lastro, casco, porcelana, ouro.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Forte de S. Sebastião.
<i>Santiago</i>	<i>Santiago</i>	1585	Canhões e artefactos	France	B. da India Atoll
Boudeuse Cay	<i>Sto. António</i>	1589	Restos de um casco e artefactos	Seychelles	Boudeuse Cay
<i>Sto. Alberto</i>	<i>Sto. Alberto</i>	1593	Dois canhões de ferro e artefactos, porcelana	South Africa	Sunrise-on-Sea

Quadro 1. Navios possivelmente portugueses cuja existência está documentada fora de águas portuguesas (73) – continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
Kochi Shipwreck	<i>Madre de Deus ou N. S. de Guadalupe</i>	1596	Indeterminado	India	Cochim
M1J	Não	c. 1600	Casco e canhões de broze	Malaysia	Malaca, em frente ao Monte de St. Paul
IDM-001	Não	c. 1600	Lastro, restos de um casco, porcelana, forro de chumbo, botija.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Forte de S. Sebastião.
IDM-004	Não	c. 1600	Lastro, madeira, cerâmica.	Moçambique	Ilha de Moçambique, em frente a praia Indico.
IDM-005	Não	c. 1600	Lastro, madeira, cerâmica.	Moçambique	Ilha de Moçambique, em frente a praia Indico.
IDM-006	Não	c. 1600	Lastro, 5 canhões de ferro.	Moçambique	Ilha de Moçambique, em frente a Cabeceira pequena.
IDM-007	Não	c. 1600	Dois núcleos de lastro, restos de um casco, forro de chumbo, artefactos.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Forte de S. Sebastião.
IDM-008	Não	c. 1600	Lastro, resto de um casco.	Moçambique	Ilha de Moçambique
IDM-013	Não	c. 1600	Lastro e restos de um casco, forro de chumbo, cerâmica.	Moçambique	Ilha de Moçambique, cabeceira Pequena.
IDM-014	Não	c. 1600	Lastro e restos de um casco. Pode ser uma parte de IDM-001.	Moçambique	Ilha de Moçambique
MOG-002	Não	c. 1600	Lastro, ancora e canhão de ferro.	Moçambique	Mocingual, Baixa Infusse, Makumia Grande
AGO-063	Não	c. 1600	Indeterminado	Cabo Verde	Santiago, Passa Pau, S. Francisco.
NAC-006	Não	c. 1600	Lastro	Moçambique	Nacala, Baixo do Pinda.

Quadro 1. Navios possivelmente portugueses cuja existência está documentada fora de águas portuguesas (73) – continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
Wan-Li Shipwreck	Não	c. 1600	Porcelana	Malaysia	Off Balok coast
MOG-005	Não	c. 1600	Lastro	Moçambique	Mocingual, Baía de Lunga
Galeão of Duarte Guerra	Não	1606	Indeterminado	Malaysia	Bammbek Shoal, Cape Rachado
<i>S. Salvador</i>	<i>S. Salvador</i>	1606	Indeterminado	Malaysia	Bammbek Shoal, Cape Rachado
Double Mouth	<i>Espiritu Santo</i>	1608	Artefactos, porcelana	South Africa	Between Double Mouth and Haga Haga, South Africa.
IDM-003	<i>N.S. Consolação</i>	1608	Lastro, casco, botijas, porcelana.	Moçambique	Ilha de Moçambique
<i>Madre de Deus</i>	<i>Madre de Deus</i>	1610	Ancora e artefactos	Japan	Nagasaki
CAD-001	<i>N. S. do Pópulo</i>	1619	Lastro, 14 canhoes de ferro, forro de chumbo.	Moçambique	Ilhas Quirimbas, Baixo do Vadiazi, Ilha Kero Niumi.
Tucker 9	<i>Sto. António</i>	1621	Restos de um casco e artefactos	Bermuda	West Reefs
IDM-017	<i>Santa Teresa de Jesus</i>	1622	Lastro, restos de um casco, 10 canhões.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Baixo de S. Lourenço, Baixo Nivula.
MOG-003	<i>S. José</i>	1622	Lastro, 4 canhões de bronze, 5 canhões de ferro, 5 ancoras, restos de um casco, ferragem do leme, moedas.	Moçambique	Mocingual, Baixa Infusse, Makumia Grande
<i>S. João Baptista</i>	<i>S. João Baptista</i>	1622	Artefactos, porcelana	South Africa	Cannon Rocks
<i>S. Bartolomeu</i>	<i>S. Bartolomeu</i>	1627	Indeterminado	France	Médoc, à Buch (Le Porge)
<i>Santa Helena</i>	<i>Santa Helena</i>	1627	Indeterminado	France	Perto de Bayonne
<i>S. Gonçalo</i>	<i>S. Gonçalo</i>	1630	Canhões e artefactos, porcelana	South Africa	Plettemberg Bay
<i>N. S. de Belém</i>	<i>N. S. de Belém</i>	1635	Indeterminado	South Africa	Port St. John's, Transkei

**Quadro 1. Navios possivelmente portugueses cuja existência está documentada
fora de águas portuguesas (73) – continuação**

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
IDM-020	Não	1642	Lastro, âncora, forro de chumbo. Destruído com explosivos.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Ilha de Goa.
<i>Santa Maria Madre de Deus</i>	<i>Santa Maria Madre de Deus</i>	1643	Artefactos, porcelana	South Africa	Bonza Bay
<i>N. S. da Atalaia</i>	<i>N. S. da Atalaia do Pinheiro</i>	1647	Canhões de bronze e ferro, lingotes de cobre com a marca Fugger	South Africa	Cintsa Bay
<i>Sacramento</i>	<i>Santíssimo Sacramento</i>	1647	Artefactos	South Africa	Gordon's Beach
<i>N. S. do Rosário</i>	<i>N. S. do Rosário</i>	1648	Lastro, artefactos, canhões e âncoras	Brasil	S. Salvador, Bahia
NAC-008	Não	c. 1650	Lastro, âncora e 2 canhões.	Moçambique	Nacala, Ilha Quitangonha.
Rincon Shipwreck	<i>Defiance</i>	1652	Lastro, artefactos, canhões e âncora	Puerto Rico	Playa Rincon
<i>S. Paulo</i>	<i>S. Paulo</i>	1652	Lastro, restos de um casco, canhões e âncoras	Brasil	Undetermined
<i>Santíssimo Sacramento B</i>	<i>Santíssimo Sacramento</i>	1668	Lastro e restos de um casco	Brasil	S. Salvador, Bahia
Ponta do Leme Velho	Não	1675	Restos de um casco e artefactos	Cape Verde	Sal Island
Sunchi Shipwreck	Não	1675	Ancora, canhões e artefactos	India	Goa
<i>N. S. dos Milagres</i>	<i>N. S. dos Milagres</i>	1681	Restos de um casco e artefactos	South Africa	Cape Agulhas
<i>Santo Antonio de Tana</i>	<i>Sto. António de Taná</i>	1697	Lastro e restos de um casco	Kenya	Mombassa
<i>Santa Escolástica</i>	<i>Santa Escolástica</i>	1700	Restos de um casco e artefactos	Brasil	Banco de Sto. António, Bahia
IDM-018	Não	c. 1700	Lastro e 5 canhões de ferro.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Cabeceira Pequena.
IDM-019	Não	c. 1700	Lastro, pequena âncora, porcelana.	Moçambique	Ilha de Moçambique

Quadro 1. Navios possivelmente portugueses cuja existência está documentada fora de águas portuguesas (73) – continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
NAC-010	Não	c. 1700	Lastro, canhão, porcelana e contas	Moçambique	Nacala, baixo do Pinda.
ANG-002	<i>N. S. da Guia</i>	1721	Lastro, 6 canhões de bronze, 18 de ferro, 4 âncoras.	Moçambique	Angoche, Ilha de Moma.
<i>Sta. Rosa</i>	<i>Sta. Rosa</i>	1726	Restos de um casco	Brasil	Pernambuco
<i>N. S. do Rosário e Santo André</i>	<i>N. S. do Rosário e Santo André</i>	1737	Lastro, artefactos, canhões e âncoras	Brasil	Praia da Boa Viagem, S. Salvador, Bahia
IDM-022	Não	1750	Lastro, cerâmica, porcelana, prato de estanho.	Moçambique	Ilha de Moçambique
NAC-009	<i>S. Miguel e Almas</i>	1771	Lastro, 13 canhões de ferro, 2 âncoras forro de chumbo, porcelana	Moçambique	Nacala, a sul da Baía de Fernão Veloso.
IDM-012	<i>N. S. do Livramento</i>	1773	Lastro, fragmentos de garrafas de vidro verde.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Cabeceira Pequena.
<i>N. S. do Monte do Carmo</i>	<i>N. S. do Monte do Carmo</i>	1774	Canhões, lastro, artefactos	Madagascar	S. of Morombe
NAC-001	<i>Sto. António e Almas</i>	1789	Lastro, 2 canhoes de ferro.	Moçambique	Nacala, Ilha Crusse.
<i>S. José</i>	<i>S. José</i>	1794	Artefactos	South Africa	Cape Town
MOG-001	<i>N.S. Madre de Deus e S. José (1802)</i>	1802	Lastro, 100 canhões e artefactos.	Moçambique	Mogincual, Baixo Mucalanga, em frente ao Rio Mocincual.
<i>Correio da Azia</i>	<i>Correio da Azia</i>	1816	Artefactos	Australia	Ningaloo Reef
NAC-004	<i>S. João Baptista</i>	1826	Três núcleos de lastro, casco e telhas de fabrico francês.	Moçambique	Nacala, Baixo do Pinda.

Uma vez que a maior parte dos naufrágios referidos neste trabalho foi objeto de pilhagens e esta mal publicada, é difícil organizar os navios por rotas, ou cronologicamente.

Organização

Assim, pelo menos nesta fase inicial, optámos por organizar os navios em seis grupos, para comodidade de organização e consulta dos dados.

O primeiro contém apenas um naufrágio dum navio português perdido nas rotas europeias (Quadro 2).

Quadro 2. Navio português perdidos nas rotas comerciais europeias (1)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
Gunwalloe Cove	<i>Sto. António</i>	1527	Ancoras, canhão de ferro, lingotes de cobre, artefactos	United Kingdom	Gunwalloe Cove

O segundo grupo contem os navios presumivelmente portugueses perdidos nas rotas do Novo Mundo (Quadro 3).

Quadro 3. Navios possivelmente portugueses, encontrados nas rotas do Novo Mundo (3)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
Molasses Reef	Não	<i>c. 1525</i>	Restos de um casco e artefactos	Turks and Caicos	Molasses Reef, in Turks and Caicos
Tucker 9	<i>Sto. António</i>	1621	Restos de um casco e artefactos	Bermuda	West Reefs
Rincon Shipwreck	<i>Defiance</i>	1652	Lastro, artefactos, canhões e âncora	Puerto Rico	Playa Rincon

O terceiro grupo contem os navios presumivelmente portugueses que se perderam nas costas do Brasil (Quadro 4).

Quadro 4. Navios possivelmente portugueses, encontrados no Brasil (6)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
<i>N. S. do Rosário</i>	<i>N. S. do Rosário</i>	1648	Lastro, artefactos, canhões e âncoras	Brasil	S. Salvador, Bahia
<i>S. Paulo</i>	<i>S. Paulo</i>	1652	Lastro, restos de um casco, canhões e âncoras	Brasil	Undetermined

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
<i>Santíssimo Sacramento B</i>	<i>Santíssimo Sacramento</i>	1668	Lastro e restos de um casco	Brasil	S. Salvador, Bahia
<i>Santa Escolástica</i>	<i>Santa Escolástica</i>	1700	Restos de um casco e artefactos	Brasil	Banco de Sto. António, Bahia
<i>Sta. Rosa</i>	<i>Sta. Rosa</i>	1726	Restos de um casco	Brasil	Pernambuco
<i>N. S. do Rosario e Santo Andre</i>	<i>N. S. do Rosário e Santo André</i>	1737	Lastro, artefactos, canhões e âncoras	Brasil	Praia da Boa Viagem, S. Salvador, Bahia

Os quarto e quinto grupos contêm as naus da Carreira da Índia (Quadro 5) e os navios que sulcaram os mares do oriente e podem ser naus da Carreira da Índia (Quadro 6).

Quadro 5. Navios da Carreira da Índia tentativamente identificados perdidos em águas portuguesas (5) e asiáticas (40)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
Al Hallaniyah	<i>Esmeralda</i>	1503	Artefactos	Oman	Hallaniyah Islands
ANG-004	<i>Sto. António</i>	1512	Lastro, duas âncoras e forro de chumbo.	Moçambique	Angoche, Baixo de Santo António
Ngomeni	<i>S. Jorge</i>	1524	Restos de um casco e artefactos	Kenya	Malindi
Etoile Wreck	<i>Sto. Ildefonso</i>	1527	Canhões de bronze e ferro, artefactos	Madagascar	Etoile Reef
Oranjemund	<i>Bom Jesus</i>	1533	Restos de um casco e artefactos	Namibia	Oranjemund
NAC-003	<i>Espírito Santo</i>	1547	Lastro, canhão de ferro, fragmentos de jarras de martaban.	Moçambique	Nacala, baixo do Pinda.
ANG-003	<i>S. Tomé dos Burgaleses</i>	1547	Lastro, 2 berços portugueses, 8 ancoras, lingotes de cobre e chumbo, forro de chumbo, fragmentos de forro de cobre.	Moçambique	Angoche, Ilha Caldeira
<i>S. João</i>	<i>S. João</i>	1552	Artefactos	Africa do Sul	Near Port Edward, Natal
<i>S. Bento</i>	<i>S. Bento</i>	1554	Canhões e artefactos	Africa do Sul	S of Port Edward

Quadro 5. Navios da Carreira da Índia tentativamente identificadas perdidos em águas portuguesas (5) e asiáticas (40) – continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
IDM-002	<i>Espadarte</i>	1558	Lastro, casco, porcelana, ouro.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Forte de S. Sebastião.
<i>Santiago</i>	<i>Santiago</i>	1585	Canhões e artefactos	France	B. da Índia Atoll
Boudeuse Cay	<i>Sto. António</i>	1589	Restos de um casco e artefactos	Seychelles	Boudeuse Cay
<i>Sto. Alberto</i>	<i>Sto. Alberto</i>	1593	Dois canhões de ferro e artefactos, porcelana	Africa do Sul	Sunrise-on-Sea
Kochi Shipwreck	<i>Madre de Deus ou N. S. de Guadalupe</i>	1596	Indeterminado	India	Cochim
Pepper Wreck	<i>N. S. dos Mártires</i>	1606	Restos de um casco e artefactos	Portugal	S. Julião da Barra
Galeão of Duarte Guerra	Não	1606	Indeterminado	Malaysia	Bammek Shoal, Cape Rachado
<i>S. Salvador</i>	<i>S. Salvador</i>	1606	Indeterminado	Malaysia	Bammek Shoal, Cape Rachado
Double Mouth	<i>Espiritu Santo</i>	1608	Artefactos, porcelana	Africa do Sul	Between Double Mouth and Haga Haga, South Africa.
IDM-003	<i>N.S. Consolação</i>	1608	Lastro, casco, botijas, porcelana.	Moçambique	Ilha de Moçambique
<i>Madre de Deus</i>	<i>Madre de Deus</i>	1610	Ancora e artefactos	Japão	Nagasaki
<i>N. S. da Luz</i>	<i>N. S. da Luz</i>	1615	Artefactos	Portugal	Porto Pim, Faial, Azores
CAD-001	<i>N. S. do Pópulo</i>	1619	Lastro, 14 canhões de ferro, forro de chumbo.	Moçambique	Ilhas Quirimbas, Baixo do Vadiazi, Ilha Kero Niumi.
<i>N. S. da Conceição</i>	<i>N. S. da Conceição</i>	1621	Artefactos	Portugal	Ericeira

Quadro 5. Navios da Carreira da Índia tentativamente identificadas perdidos em águas portuguesas (5) e asiáticas (40) – continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
IDM-017	<i>Santa Teresa de Jesus</i>	1622	Lastro, restos de um casco, 10 canhões.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Baixo de S. Lourenço, Baixo Nivula.
MOG-003	<i>S. José</i>	1622	Lastro, 4 canhões de bronze, 5 canhões de ferro, 5 ancoras, restos de um casco, ferragem do leme, moedas.	Moçambique	Mocingual, Baixa Infusse, Makumia Grande
<i>S. João Baptista</i>	<i>S. João Baptista</i>	1622	Artefactos, porcelana	Africa do Sul	Cannon Rocks
<i>Tejo A</i>	<i>S. Francisco Xavier</i>	1625	Artefactos	Portugal	Bugio
<i>S. Bartolomeu</i>	<i>S. Bartolomeu</i>	1627	Indeterminado	France	Médoc, à Buch (Le Porge)
<i>Santa Helena</i>	<i>Santa Helena</i>	1627	Indeterminado	France	Perto de Bayonne
<i>S. Gonçalo</i>	<i>S. Gonçalo</i>	1630	Canhões e artefactos, porcelana	Africa do Sul	Plettemberg Bay
<i>N. S. de Belém</i>	<i>N. S. de Belém</i>	1635	Indeterminado	Africa do Sul	Port St. John's, Transkei
<i>Santa Catarina de Ribamar</i>	<i>Santa Catarina de Ribamar</i>	1636	Artefactos	Portugal	Cabo da Roca
<i>Santa Maria Madre de Deus</i>	<i>Santa Maria Madre de Deus</i>	1643	Artefactos, porcelana	Africa do Sul	Bonza Bay
<i>N. S. da Atalaia</i>	<i>N. S. da Atalaia do Pinheiro</i>	1647	Canhões de bronze e ferro, lingotes de cobre com a marca Fugger	Africa do Sul	Cintsa Bay
<i>Sacramento</i>	<i>Santíssimo Sacramento</i>	1647	Artefactos	Africa do Sul	Gordon's Beach
<i>N. S. dos Milagres</i>	<i>N. S. dos Milagres</i>	1681	Restos de um casco e artefactos	Africa do Sul	Cape Agulhas
<i>Santo António de Tana</i>	<i>Sto. António de Taná</i>	1697	Lastro e restos de um casco	Kenya	Mombaça

Quadro 5. Navios da Carreira da Índia tentativamente identificadas perdidos em águas portuguesas (5) e asiáticas (40) – continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
ANG-002	<i>N. S. da Guia</i>	1721	Lastro, 6 canhões de bronze, 18 de ferro, 4 ancoras.	Moçambique	Angoche, Ilha de Moma.
NAC-009	<i>S. Miguel e Almas</i>	1771	Lastro, 13 canhões de ferro, 2 ancoras forro de chumbo, porcelana	Moçambique	Nacala, a sul da Baía de Fernão Veloso.
IDM-012	<i>N. S. do Livramento</i>	1773	Lastro, fragmentos de garrafas de vidro verde.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Cabeceira Pequena.
<i>N. S. do Monte do Carmo</i>	<i>N. S. do Monte do Carmo</i>	1774	Canhões, lastro, artefactos	Madagascar	S. of Morombe
NAC-001	<i>Sto. António e Almas</i>	1789	Lastro, 2 canhoes de ferro.	Moçambique	Nacala, Ilha Crusse.
<i>S. José</i>	<i>S. José</i>	1794	Artefactos	Africa do Sul	Cape Town
MOG-001	<i>N.S. Madre de Deus e S. José (1802)</i>	1802	Lastro, 100 canhões e artefactos.	Moçambique	Mogincual, Baixo Mucalanga, em frente ao Rio Mocincual.
NAC-004	<i>S. João Baptista</i>	1826	Três núcleos de lastro, casco e telhas de fabrico francês.	Moçambique	Nacala, Baixo do Pinda.

Como se referiu, o quinto grupo é constituído por navios não identificados, mas cujas características, localização e coleções de artefactos sugerem uma nacionalidade portuguesa, mesmo no caso do navio designado por Wan-li, que era um navio asiático provavelmente utilizado por portugueses no comércio do Oriente (Quadro 6).

Quadro 6. Navios possivelmente portugueses perdidos em águas asiáticas (22)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
MIJ	Não	c. 1600	Casco e canhões de broze	Malaysia	Malaca, em frente ao Monte de St. Paul
IDM-001	Não	c. 1600	Lastro, restos de um casco, porcelana, forro de chumbo, botija.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Forte de S. Sebastião.

Quadro 6. Navios possivelmente portugueses perdidos em águas asiáticas (22)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
IDM-004	Não	c. 1600	Lastro, madeira, cerâmica.	Moçambique	Ilha de Moçambique, em frente a praia Indico.
IDM-005	Não	c. 1600	Lastro, madeira, cerâmica.	Moçambique	Ilha de Moçambique, em frente a praia Indico.
IDM-006	Não	c. 1600	Lastro, 5 canhões de ferro.	Moçambique	Ilha de Moçambique, em frente a Cabeceira pequena.
IDM-007	Não	c. 1600	Dois núcleos de lastro, restos de um casco, forro de chumbo, artefactos.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Forte de S. Sebastião.
IDM-008	Não	c. 1600	Lastro, resto de um casco.	Moçambique	Ilha de Moçambique
IDM-013	Não	c. 1600	Lastro e restos de um casco, forro de chumbo, cerâmica.	Moçambique	Ilha de Moçambique, cabeceira Pequena.
IDM-014	Não	c. 1600	Lastro e restos de um casco. Pode ser uma parte de IDM-001.	Moçambique	Ilha de Moçambique
MOG-002	Não	c. 1600	Lastro, ancora e canhão de ferro.	Moçambique	Mocingual, Baixa Infusse, Makumia Grande
AGO-063	Não	c. 1600	Indeterminado	Cabo Verde	Santiago, Passa Pau, S. Francisco.
NAC-006	Não	c. 1600	Lastro	Moçambique	Nacala, Baixo do Pinda.
Wan-Li Shipwreck	Não	c. 1600	Porcelana	Malaysia	Off Balok coast
MOG-005	Não	c. 1600	Lastro	Moçambique	Mocingual, Baía de Lunga
IDM-020	Não	1642	Lastro, âncora, forro de chumbo. Destruído com explosivos.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Ilha de Goa.

Quadro 6. Navios possivelmente portugueses perdidos em águas asiáticas (22)
– continuação

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
NAC-008	Não	c. 1650	Lastro, âncora e 2 canhões.	Moçambique	Nacala, Ilha Quitangonha.
Ponta do Leme Velho	Não	1675	Restos de um casco e artefactos	Cape Verde	Sal Island
Sunchi Shipwreck	Não	1675	Ancora, canhões e artefactos	India	Goa
IDM-018	Não	c. 1700	Lastro e 5 canhões de ferro.	Moçambique	Ilha de Moçambique, Cabeceira Pequena.
IDM-019	Não	c. 1700	Lastro, pequena âncora, porcelana.	Moçambique	Ilha de Moçambique
NAC-010	Não	c. 1700	Lastro, canhão, porcelana e contas	Moçambique	Nacala, baixo do Pinda.
IDM-022	Não	1750	Lastro, cerâmica, porcelana, prato de estanho.	Moçambique	Ilha de Moçambique

O sexto grupo contam um navio que se perdeu nas costas da Austrália (Quadro 7).

Quadro 7. Navio português encontrado na Austrália (1)

Designação	Identificação tentativa	Data aprox.	Descrição	País	Local
<i>Correio da Ázia</i>	<i>Correio da Ázia</i>	1816	Artefactos	Australia	Ningaloo Reef

Este trabalho refere-se sobretudo aos navios indicados nos Quadros 5 e 6, que pretendemos estudar comparativamente, para tentar compreender melhor as diferenças entre eles e as linhas evolutivas que se poderão eventualmente identificar no eixo cronológico.

Fontes

As fontes históricas para o estudo das Armadas da Índia são poucas e por vezes contraditórias, e apesar do excelente trabalho de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes (1998), ainda não há um estudo crítico baseado nos documentos históricos existentes que permita estabelecer uma base de dados com os navios que partiram de Lisboa entre 1497 e 1700, os seus destinos e outra informação existente.

No estudo que estamos a realizar, para além das crónicas de João de Barros e Diogo do Couto, ou do trabalho excelente de Virgílio Pissarra (2001), estamos a compilar várias fontes, algumas coevas e outras contemporâneas, como se indica no Quadro 8. Algumas das fontes indicadas abaixo ainda não foram consultadas, pelo que o quadro está incompleto.

Quadro 8. Fontes consideradas para o estudo das Armadas da Índia.

No.	Title	First Year	Last Year
[1]	<i>Livro de Lisuarte de Abreu</i> , manuscrito da New York Pierpoint Library.	1497	1563
[2]	<i>Memória das Armadas</i> . Manuscrito da Academia de Ciências de Lisboa.	1497	1566
[3]	Anónimo, século XVIII. <i>Relação de capitaens mores e naos que vierão do reyno a este estado da india des do seu descobrimento</i> , ms. no Arquivo Histórico Ultramarino.	1497	1731
[4]	Anónimo, século XVII. <i>Armadas que partiram para a Índia (1509-1640)</i> , ms. na Biblioteca Nacional de Lisboa, Caixa 26, no. 153.	1509	1640
[5]	<i>Relação das naus da Índia 1</i> . British Library, Codex Add. 20902, transcrito e publicado por Maria Hermínia Maldonado in 1985.	1497	1653
[6]	<i>Relação das naus da Índia 2</i> . British Library, Codex Add. 20902, comentários à margem transcritos e publicados por Maria Hermínia Maldonado in 1985.	1497	1653
[7]	Códice da Coleção Egerton. Documentação Ultramarina Portuguesa, Volume 1, <i>Centro de Estudos Históricos Ultramarinos</i> (Gomes 1989a).	1497	1555
[8]	<i>Rol de pessoas embarcadas para a Índia</i> . Copiado dum registo da Casa da Índia e referido por João Vidago, <i>Ementa da Carreira da Índia</i> , da Biblioteca Central de Marinha (Gomes 1989b).	1505	1635
[9]	<i>Miscelânea Histórica</i> . Muito semelhante à lista da <i>Memória das Armadas</i> da Academia de Ciências de Lisboa [2] (Gomes 1989c).	1496	1600
[10]	<i>Armadas que foram para a Índia depois de sua Majestade ser Rei de Portugal</i> , folhas 163 a 171 de um manuscrito da Biblioteca da Ajuda (cota 50-V-34), as vezes referido como <i>Ajuda III</i> (Gomes 1990a).	1581	1614
[11]	<i>Relação das Armadas</i> , primeira parte da <i>Ementa da Carreira da Índia</i> da Biblioteca Central de Marinha (cota RDS-5-03), parecendo ter sido copiada do mesmo original de onde se retiraram as relações [2], [5], [6], [10], [12], [28] e [29] (Gomes 1990c).	1496	1584
[12]	<i>Relação das Armadas</i> da Biblioteca da Ajuda (cota 51-VII-5), conhecido por Ajuda I. Tem anotações sobre as torna-viagens coincidentes com as do <i>Livro de Toda a Fazenda</i> de Figueiredo Falcão [16] (Gomes 1991).	1496	1638
[13]	Manuscrito n. 46 do Fundo Português da Bibliothèque Nacional de Paris (Gomes 1993a e 1993b).	1497	1632
[14]	<i>Sucesso de las naves y armadas, desde el afio de 560, en que vino la nave Llages, que el virrey Don Constantino hizo en Goa, por los libros de la casa da India de yda e venida</i> , de Duarte Gomes de Solis, reeditado em 1938 por Frazão de Vasconcelos (Gomes 1994).	1560	1595

Quadro 8. Fontes consideradas para o estudo das Armadas da Índia – continuação

No.	Title	First Year	Last Year
[15]	<i>Catalogo verdadeiro e completo dos Bispos e Governadores que sucessivamente regerão a Igreja de Macau, estas noticias tirei de papeis antigos que se conservado no estimável Cartório do Collégio de São Paulo da cidade de Macau</i> , de onde o Almirante Ernesto de Vasconcelos publicou, em 1926, no n. 1 do Vol. XVI do <i>Boletim da Academia das Ciências de Lisboa</i> , a <i>Relação de Capitães Mores e Naus que vieram do Reino a este Estado da Índia desde o seu Descobrimento</i> (Gomes 1995a). Mesmo conteúdo que [3].	1497	1731
[16]	<i>Livro de Toda a Fazenda</i> de Figueiredo Falcão (Gomes 1995b e 1995c).	1504	1628
[17]	<i>Memória das pessoas que passaram à Índia nos anos de 1504 a 1628</i> , cota 123 da Coleção Pombalina da Biblioteca Nacional de Lisboa, e igual à <i>Ementa</i> de Braancamp Freire. (Gomes 1996).	1497	1612
[18]	<i>Noticia Chronologica dos Descobrimentos</i> , Codex CXV-1-21 da Biblioteca Publica de Evora, publicado por Francisco Luis Ameno no século XVIII.		
[19]	<i>Noticia Abreviada dos Descobridores da Índia</i> , códex 478-V da Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa.		
[20]	<i>Relação de todas as naus da Índia e Armadas</i> , codex 312-A da Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa.		
[21]	<i>Armadas da Índia</i> , manuscrito da Casa Forte, 319, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.		
[22]	<i>Ementa da Casa da Índia</i> , manuscrito publicado por Braancamp Freire em 1907, no <i>Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa</i> .		
[23]	<i>De todas as armadas que os reys de Portugal mandaram à Índia, até que el-rey D. Filipe succedeo nestes reynos</i> . Lista do Capitulo 20 da <i>Década X</i> de Diogo do Couto.		
[24] [25]	<i>Noticia das armadas que foram à Índia desde o seu descobrimento</i> (fols. 93-), e <i>Relação</i> (fols. 189-), ambas as listas no manuscrito no. 509 da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.		
[26]	<i>Armadas que passaram a descobrir as conquistas e a Índia desde 1412 até agora (1632)</i> , manuscrito 656 da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.	1412	1632
[27]	<i>Relação de Pedro Barreto de Resende</i> , from Codex F.G.787 of the Biblioteca Nacional de Lisboa.		
[28]	<i>Relação das Armadas</i> da Biblioteca da Ajuda (cota 46-IX-12), conhecido por <i>Ajuda II</i> .		
[29]	<i>Livro das Famosas Armadas</i> , de Simão Ferreira Pais.		
[30]	<i>Naufrações e outras perdas da “Carreira da Índia” : séculos XVI e XVII</i> (Guinote et all, 1998).		
[31]	<i>Sumário da Carreira da Índia</i> (Vidago 1969).		
[32]	<i>Relação de capitaens mores e naos que vierão do reyno a este estado da india des do seu descobrimento</i> (Vasconcelos 1925).	1497	1658

Quadro 8. Fontes consideradas para o estudo das Armadas da Índia – continuação

No.	Title	First Year	Last Year
[33]	<i>Conquista da Índia por humas e outras armas reais e evangélicas</i> (Gomes 1989b).	1497	1555
[34]	Ementa da Ajuda.	1531	1557
[35]	“Ementa de D. Flaminio”, <i>Códices de D. Flaminio de Souza</i> , Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.		
[36]	<i>Registo da Casa da Índia de todas as mercês, governos, fortalezas e viagens que os reis d. Manuel, d. João iii, d. Sebastião, d. Henrique e os três Felipes fizeram e deram a diversas pessoas desde o ano de 1512 até o de 1629</i> . Luciano Ribeiro 1955.		
[37]	<i>Compendio Universal de todos os viso-reys, governadores, capitães geraes, Capitães Mores, Capitães de naos, Galleões, Urcas e Caravellas, que partirão de Lisboa para a Índia Oriental e tornarão da Índia para Portugal, com os nomes de todos mezes e horas em que partirão deste reyno</i> . Padre Manoel Xavier, século XVII.		
[38]	“Naufrágios inéditos” (Carlos de Passos, 1917).	1510	1625

As fontes arqueológicas são muito menos fidedignas, sobretudo no que diz respeito a informações sobre a construção naval. Não caberia neste artigo elencar uma bibliografia completa relativa aos naufrágios portugueses no mundo. Para os naufrágios na atual África do Sul esse trabalho está feito⁶. O navio dos irmãos Sodré encontrado em Oman está publicado⁷. Em relação ao elevado número de navios encontrados em Moçambique, para além dos relatórios dos arqueólogos moçambicanos que visitaram e avaliaram as destruições dos caçadores de tesouros⁸, o corpo de documentos mais substancial e um conjunto de relatórios assinados por Alejandro Mirabal, arqueólogo da empresa de caça aos tesouros que destruiu um elevado número de restos de navios em Cabo Verde e Moçambique. Sem qualquer incentivo da empresa de caça aos tesouros, Mirabal recolheu e organizou a informação que conseguiu encontrar, e publicou um extenso número de relatórios que são a única informação que subsiste da destruição perpetrada pelos caçadores de tesouros naqueles dois países⁹. A estes relatórios somam-se outros textos¹⁰, por vezes sem qualquer informação arqueológica relevante¹¹ e artigos de revistas de mergulho, ou de lazer, onde se relatam destruições de navios portugueses por curiosos e por caçadores de tesouros, e um reduzido número de catálogos de leilões onde os materiais foram vendidos e dispersos para sempre, em total desrespeito pelo passado, pela cultura e pelas regras mais elementares de civilização.

⁶ Oswald 2021.

⁷ Mearns et al. 2016.

⁸ Mahumane 2016, 2017, 2021; Duarte 2012, 2014.

⁹ Mirabal 2001, 2004a, 2004b, 2004c, 2005a, 2005b, 2006a, 2006b, 2006c, 2007a, 2007b, 2008a, 2008b, 2008c, 2009a, 2009b, 2009c, 2010a, 2010b, 2012, 2013a, 2013b, 2014a, 2014b, 2014c, 2020, sd; Mirabal e Thorsten sd.

¹⁰ Fonseca 1964.

¹¹ Bound 2002.

Este trabalho é um inventário parcial das fontes e uma descrição tao completa quanto possível da situação, que pretende lançar as bases duma metodologia de registo e publicação de restos arqueológicos de navios.

Navios

Não sabemos ao certo quantos navios deixaram Lisboa entre 1497 e 1700, a caminho da Índia e de outros portos no Oriente. Como se referiu, as fontes são às vezes pouco claras sobre o destino dos navios enviados para os Oceanos Índico e Pacífico, e esta circunstância torna a identificação dos navios complicada. Por outro lado, os navios são referidos como naus, galeões, navetas, patachos, etc., e as tipologias são difíceis de definir e não serão abordadas aqui, uma vez que este assunto já foi tratado noutras publicações¹². Guinote, Frutuoso e Lopes¹³ indicam 219 naufrágios entre 1497 e 1650.

As causas dos naufrágios são difíceis de discernir porque a literatura da Carreira da Índia faz fé dos relatos e das crónicas sem qualquer sentido crítico. Nada é escrito sem uma razão e uma agenda, e se julgarmos as opiniões de cronistas e testemunhas, a Carreira da Índia é uma sucessão interminável de episódios incompetência, ganância e corrupção, um pouco como se os historiadores do futuro tomassem à letra as opiniões dos jornais diários, cujas narrativas são informadas por ódios pessoais ou políticos, favores e sensacionalismo. A história da Carreira da Índia merecia, em meu entender, alguma ponderação e sentido crítico que evitasse a repetição dos relatos ingleses, eivados de racismo e dum nacionalismo infantil, em que a realidade é deturpada por um orgulho nacionalista típico do século XIX. Como engenheiro, tenho a certeza de que sem o profissionalismo extraordinário dos construtores, marinheiros, pilotos, geógrafos, gestores e oficiais de marinha que mantiveram o império comercial português à tona durante dois séculos, seria impossível conceber, construir, armar e navegar navios de madeira construídos com um parque florestal exausto, e mapear, conquistar e gerir uma rede fortalezas e feitorias com escala planetária, um século antes do resto do mundo. As naus da Índia perdiam-se porque a viagem era longa e perigosa, e a tecnologia dos séculos XV, XVI e da primeira metade do século XVII, era insuficiente para construir navios que sustentassem os esforços da navegação oceânica durante seis meses, através de três oceanos.

O estudo dos poucos restos de cascos dos navios portugueses perdidos ao longo da Carreira da Índia sugere uma construção cuidada, com meios restritos, e uma competência enorme de quem construía e de quem navegava. Esta suposição é válida para os navios portugueses e espanhóis, cujas rotas no século XVI eram mais curtas, mas cujas estatísticas de naufrágios atestam a competência extraordinária dos construtores navais e dos marinheiros que sulcavam as rotas ibéricas do planeta no século XVI.

¹² Castro 1012; Castro e Pissarra 2022.

¹³ 1998.

Identificação

Em certos casos a identificação dos navios estudados é fácil e quase óbvia, devido a sua situação e coleção de artefactos, mas na maioria dos casos a identificação dos navios e praticamente impossível, sobretudo em sítios com concentrações de navios significativas, como são os casos da baía de Angra do Heroísmo, nos Açores, ou a Ilha de Moçambique.

A identificação dos navios baseia-se na análise dos artefactos encontrados e dos quais há notícia, e quando estes permitem concluir pela origem portuguesa do navio em questão, a sua datação – nem sempre fácil – permite comparar o período mais provável em que o naufrágio ocorreu com o sítio e com a lista dos navios perdidos construída a partir das referências históricas. Só o desenvolvimento da arqueologia náutica em Portugal e o interesse das instituições neste assunto poderão aumentar as possibilidades de termos a identificar e estudar um número suficiente de navios deste período que nos permita traçar o seu desenvolvimento ao longo do período da expansão ultramarina.

Relevância

O conhecimento da história de Portugal é fundamental para a identidade do país e permite uma melhor compreensão da sua história e da sua cultura, um direito consignado na Declaração Universal dos Direitos Humanos. As sete razões principais que justificam os gastos públicos nas áreas da cultura e do património são geralmente aceites na maioria dos países do mundo:

1. Identidade e sentimento de pertença: O património cultural reflete a história, as tradições, as crenças, os valores e as práticas de uma comunidade ou de uma sociedade. Desempenha um papel vital na formação das identidades individuais e coletivas, proporcionando um sentimento de pertença e continuidade. O património cultural liga as pessoas às suas raízes, permitindo-lhes compreender e apreciar o seu património cultural e o património dos outros.

2. Preservação da história e da memória: O património cultural preserva as narrativas históricas associadas a um lugar, sociedade ou civilização. Serve de registo do passado, assegurando a transmissão de conhecimentos, experiências e histórias através das gerações. O património cultural permite-nos aprender com os sucessos e fracassos dos nossos antepassados e ajuda-nos a compreender e contextualizar melhor o presente.

3. Diversidade cultural e diálogo intercultural: Num mundo cada vez mais homogéneo, o património cultural engloba uma série de expressões diversas, incluindo línguas, arte, música, arquitetura, rituais e tradições. Representa a riqueza e a diversidade da criatividade humana e promove o diálogo intercultural. O património cultural incentiva a compreensão mútua, a tolerância e o respeito entre diferentes culturas, promovendo a coesão social e a coexistência pacífica.

4. Turismo e desenvolvimento económico: O património cultural atrai turistas e visitantes, contribuindo para as economias locais e nacionais. Sítios históricos, museus, festivais culturais e tradições atraem visitantes de todo o mundo, gerando receitas, criando oportunidades de emprego e apoiando as empresas locais. O turismo cultural também incentiva a preservação e manutenção dos sítios e tradições do património, garantindo a sua sustentabilidade para as gerações futuras.

5. Educação e investigação: O património cultural proporciona valiosos recursos educativos e oportunidades de investigação. Serve como fonte de inspiração, permitindo estudos interdisciplinares, empreendimentos artísticos e investigação académica. O património cultural promove o pensamento crítico, a criatividade e uma compreensão mais profunda da história humana, da sociedade e do mundo.

6. Coesão social e bem-estar: O património cultural desempenha um papel crucial na promoção da coesão social e do bem-estar nas comunidades. Reforça os laços comunitários, melhora as interações sociais e promove um sentimento comum de orgulho e propriedade. As atividades relacionadas com o património cultural, tais como festivais, rituais e celebrações, aproximam as pessoas, promovendo um sentimento de unidade, pertença e bem-estar geral.

7. Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental: O património cultural coexiste frequentemente com ambientes naturais, formando uma paisagem única e interligada. A preservação e a gestão sustentável do património cultural promovem a gestão ambiental. Incentivam a conservação dos recursos naturais, as práticas de turismo sustentável e a proteção dos sistemas ecológicos, contribuindo para o desenvolvimento sustentável.

Ao reconhecer e valorizar o património cultural, as sociedades podem celebrar a sua diversidade, preservar a sua história, promover o diálogo e fomentar um sentimento de orgulho e unidade. O património cultural serve de ponte entre o passado, o presente e o futuro, enriquecendo as nossas vidas e moldando um mundo mais inclusivo e sustentável.

Conclusões

Este estudo é iterativo e tencionamos melhorá-lo à medida que navios vão sendo encontrados ou publicados, ou que nova informação permite reduzir os horizontes cronológicos de certas coleções de artefactos de alguma forma publicadas. Como referimos acima, cremos que este assunto é suficientemente relevante para merecer a atenção das instituições que financiam projetos de investigação. A história dos países e regiões é relevante muito para além dos interesses nacionalistas, ou saudosistas, ou negacionistas das atrocidades perpetradas por povos europeus sobre as regiões colonizadas pela Europa nos últimos cinco séculos. A versão antieuropeia da história moderna que os abusos racistas nos EUA geraram nas últimas décadas é maniqueísta e superficial, e é pena que tenha sido importada em Portugal e politizada sem qualquer sentido crítico, sem uma discussão erudita sobre o significado da história, dos acontecimentos bons e dos acontecimentos vergonhosos. Nenhuma nação, região, cultura,

ou grupo étnico, devia ter o monopólio da bondade e da justiça, mas sobretudo nenhuma ideologia política devia definir o que é lícito estudar, ou o que é agora conotado com uma apologia do colonialismo. Os colonialismos têm a sua história e as suas justificações, como movimentos tremendamente violentos entre culturas geralmente com níveis de desenvolvimento díspares. Mas a história das injustiças, desde a Idade do Bronze até aos dias de hoje, ou talvez desde o Paleolítico¹⁴, não têm que silenciar obrigatoriamente as histórias dos avanços sociais, científicos, culturais, filosóficos e artísticos, para não mencionar as histórias de justiça, de gentileza e de humanidade, ou a celebração das histórias das descobertas gastronómicas, dos casamentos mistos, da aculturação na música, na arquitetura, ou na construção naval, ou das histórias de contactos que resultaram em misturas sociais que perduraram até hoje nos quatro cantos do mundo.

¹⁴ Graeber and Wengrow 2021.

Bibliografia

ALMEIDA, O. - **O Século dos Prodígios - A Ciência no Portugal da Expansão**. Lisboa: Quetzal Editores, 2018.

BOUND, M. - **Relatório das Operações Arqueológicas Subaquáticas / Ilha de Mocambique**. Arqueonautas Worldwide S.A., 2002.

CASTRO, F. - **The Pepper Wreck**, College Station: Texas A&M University Press, 2005

CASTRO, F. – “Rigging the Pepper Wreck. Part I: Masts and Yards”. **International Journal of Nautical Archaeology**. No. 34.1(2005), pp 112-124.

CASTRO, F. - “Rigging the Pepper Wreck. Part II: Sails”. **International Journal of Nautical Archaeology**. No.38.1(2009), pp. 105-115.

CASTRO, F. - “Capítulo II - Navios de vela”. In **Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668**, Lisboa: Academia de Marinha, 2012. Pp. 47-70, 2012.

CASTRO, F; FONSECA, N. - “Sailing the Pepper Wreck: A Proposed Methodology to Understand an Early 17th-Century Portuguese Indiamen,” **International Journal of Nautical Archaeology**. No. 35.1 (2006). Pp. 97-103.

CASTRO, F, FONSECA, N., and WELLS, A. - “Outfitting the Pepper Wreck,” **Historical Archaeology**. No 44.2(2010). Pp. 14-34.

CASTRO, F; PISSARRA, J. - “Sailing Ship Types in Portugal and Espanha,” Chapter 5, In **Heritage under the Sea: Maritime History and Archaeology of the Global Iberian World (16th-18th centuries)**, Springer, 2022. Pp. 73-108.

DARROCH, A. - **The Visionary Shadow: A Description and Analysis of the Armaments aboard the Santo Antonio de Tanna**. MA Thesis. Texas A&M University, 1986.

DUARTE, R. T. - “Maritime History in Mozambique and East Africa: The Urgent Need for the Proper Study and Preservation of Endangered Underwater Cultural Heritage,” **Journal of Maritime Archaeology**. No.7(2012). Pp. 63–86.

DUARTE, R. T. - **Resultados da Avaliação do Projecto PI/AWW Respeitante ao Património Arqueológico Subaquático na Ilha de Moçambique de 22 a 25 de Julho de 2014**. Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 2014.

FONSECA, P. Quirino da - Pesquisas Arqueológicas Submarinas em Águas de Moçambique. **Monumenta** No 1(1964). Pp. 53,64.

GOMES, Cte. E. - Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 1. **Anais do Clube Militar Naval** No.119.2(1989). Pp. 269-310.

GOMES, Cte. E. - Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 2. **Anais do Clube Militar Naval** No.119.3(1989). Pp. 497-518.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 3,”. **Anais do Clube Militar Naval**. No119.4(1989). Pp. 731-790.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 4,”. **Anais do Clube Militar Naval**. No 120.1(1990). Pp. 109-124.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia,” **Anais do Clube Militar Naval** 120.2: 269-310, 1990b.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 5,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.120.3(1990). Pp. 453-516.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 6,” **Anais do Clube Militar Naval**. No. 121.1(1991). Pp. 87-161.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 7.1,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.123.3(1993). Pp. 561-614.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 7.2,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.123.4(1993). Pp. 869-918.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 8,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.124.1(1994). Pp. 131-148.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 9,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.125.1(1995). Pp. 65-102.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 10.1,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.125.2(1995). Pp. 297-323.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 10.2,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.125.3(1995). Pp. 491-519.

GOMES, Cte. E. - “Subsídios para o Estudo da Carreira da Índia, 11,” **Anais do Clube Militar Naval**. No.126.2(1996). Pp. 245-276.

GRAEBER, D.; WENGROW, D. - **The Dawn of Everything: A New History of Humanity**. UK: Allen Lane, 2021.

GREEN, J., ADAMS, D.; WOODS, A. - “The Use of Modern Technology to Obtain New Information from the 1970s’ Excavation of the Portuguese Frigate Santo António de Tanná, Wrecked in Mombasa in 1697” in IJNA, DOI: 10.1080/10572414.2023.2245913, 2023.

GUINOTE, P., FRUTUOSO, E.; LOPES, A. - **Naufrágios e Outras Perdas da “Carreira da Índia”: Séculos XVI e XVII**. Lisboa: Ministério da Educação, Grupo de Trabalho para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

MAHUMANE, C. - **Relatório da Campanha de Protecção do Património Arqueológico Subaquático da Ilha de Moçambique de 24 de Julho-14 de Agosto 2016**. Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 2016.

MAHUMANE, C. - **Relatório da Campanha de Protecção do Património Arqueológico Subaquático na Ilha de Moçambique de 27 Novembro a 12 de Dezembro 2016 – Introdução a Métodos Computacionais para Monitorização dos Naufrágios IDM 002 e IDM 003**. Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 2017.

MAHUMANE, C. - **Managing Underwater Cultural Heritage at Mozambique Island: in Situ Preservation, Mitigation and Monitoring Strategies for Nossa Senhora da Consolação (IDM-003) Shipwreck (1608)**. Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 2021. Tese de Mestrado.

MEARNS, D.L., PARHAM, D., and FROHLICH, B. - “A Portuguese East Indiaman from the 1502–1503 Fleet of Vasco da Gama off Al Hallanuyah Island, Oman: an Interim Report,” IJNA 45.2, 331–351, 2016.

MIRABAL, A. - Interim Report of the Marine Archaeological Survey Performed in Ilha de Moçambique, from May to July 2001, Arqueonautas Worldwide S.A., Typed Report, 15 pages, 2001.

MIRABAL, A. - Interim Report of the Marine Archaeological Survey Performed in the Province of Nampula, Moçambique, from October to November 2002, Arqueonautas Worldwide S.A., Typed Report, 19 pages, 2002.

MIRABAL, A. - Interim Report of the Marine Archaeological Survey Performed in the Province of Nampula, Moçambique, from September to November 2004, Arqueonautas Worldwide S.A., Typed Report, 14 pages, 2004.

MIRABAL, A. - Interim Report of the Marine Archaeological Survey Performed in the Province of Nampula, Moçambique, from July to September 2005, Arqueonautas Worldwide S.A., Typed Report, 18 pages, 2005.

RODRIGUES, C. - **Relatório do Trabalho de Reconhecimento e Avaliação de Recursos de 2003**, Maputo: Universidade Eduardo Mondlane, 2003.

SERRÃO, J. - Capítulo VIII - Batalhas e Naufrágios. In **Novos Horizontes da História Marítima**, Lisboa: Academia de Marinha, 2011. Pp. 159-189.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ARQUEOLOGIA E HISTÓRIA DE MOÇAMBIQUE, 2016 - **A República de Moçambique e a Protecção do Património Cultural Subaquático: Desafios e Oportunidades**: atas. Maputo: Instituto de Investigação Sócio-Cultural, 2016. Pp.105-114.

SMITH, C. - A Mid-16th Century Portuguese Shipwreck in Mozambique: Excavation and Research 2001-2010. **International Journal of Nautical Archaeology**. No.40.2(2011). Pp. 290-324, 2011.

SMITH, C. - Navio português do século XVI encontrado em Moçambique, relatórios de escavações e pesquisas realizadas entre 2001 e 2010. **Revista da Universidade Eduardo Mondlane**, 2012.

OSWALD, Chase. - Shipwrecks from the História Trágico-Marítima. Texas: 2021. MS Thesis, Anthropology.

PASSOS, C. - “**Naufrágios Inéditos.**” **Navegação Portuguesa dos séculos XVI e XVII**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1917.

PIERCY, R. - Mombasa wreck excavation. Preliminary report, 1977. **International Journal of Nautical Archaeology**. No.6.4(1977). Pp. 331-347.

PIERCY, R. - Mombasa wreck excavation. Second preliminary report, 1978. **International Journal of Nautical Archaeology**. No.7.4(1978). Pp.301-319.

PIERCY, R. - Mombasa wreck excavation. Third preliminary report, 1979. **International Journal of Nautical Archaeology**.No.8.4(1979).Pp 303-309.

PIERCY, R. - Mombasa wreck excavation. Fourth preliminary report, 1980. **International Journal of Nautical Archaeology**. No.10.2(1980). Pp.109-118.

PISSARRA, J. - A Armada da Índia. Computo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas do Oriente (1501-1510). Lisboa: 2001 MA Dissertation.

SANTOS, T., FONSECA, N., CASTRO, F.; VACAS, T. - Loading and Stability of a Late 16th Century Portuguese Indiamen. **Journal of Archaeological Science**. No39(2012). Pp.2835-2844.

THOMPSON, B. - The Rigging of a 17th-Century Frigate off Mombassa, Kenya. Texas: 1988 MA Thesis.

VASCONCELOS, E. - Relação de capitães mores e naos que vierão do Reino a este Estado da Índia des do seu descobrimento. In **Separata do Boletim da Segunda Classe**.Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1925.

VIDAGO, J. - **Sumário da Carreira da Índia (1497-1640)**. Lisboa: Editorial Minerva, 1969.



A ROTA DO CABO E AS ROTAS DA SEDA¹

João Paulo Oliveira e Costa²

Resumo

Desde os primórdios da cronística, a História de Portugal tem sido relatada pela maioria dos autores numa perspectiva lusocêntrica. Embora, os portugueses tenham sido os responsáveis pelo início da globalização, através das navegações do século XV, a explicação dos principais acontecimentos foi sempre procurada quase exclusivamente a factores internos, antecedendo, assim, em séculos, a ideia que se forjou recentemente entre os intelectuais de um país sempre de costas voltadas para a Europa, que levou mesmo ao discurso do “orgulhosamente sós”. Por esta mesma razão, até há uns 40 anos, a narrativa da expansão portuguesa raramente se preocupou com os contextos externos, pelo que não integrava a acção dos portugueses nem nas conjunturas locais, nem nas grandes dinâmicas mundiais.

Este artigo, na senda de uma obra colectiva realizada por investigadores ligados à Cátedra Unesco “O Património Cultural dos Oceanos”, e de muitos outros trabalhos que apresentei previamente, procura demonstrar que a Carreira da Índia se enquadrou sempre como mais um segmento das milenares Rotas da Seda, pois apesar de se tratar de uma rota marítima que ligava directamente a Índia a Portugal, o conjunto de pessoas e bens que navegaram nos seus navios não estavam confinados a Lisboa ou a Cochim e Goa. Com efeito esta rota colocou em contacto inúmeras partes da Eurásia, desde a Islândia e a Rússia até à China e ao Japão, sem esquecer a Pérsia ou mesmo o Tibete.

Palavras-chave: Rota do Cabo, Rotas da Seda, História Mundial

Abstract

Since the first chronicles, Portuguese History has been presented by most of the authors from a luso centric perspective. Even though, the Portuguese were the beginners

¹ Este texto resume algumas das ideias principais de uma obra colectiva que dirigi em colaboração com Carmen Amado Mendes intitulada *The Cape Route and the Silk Roads*, e muito especialmente no texto introdutório que redigi em colaboração com Carmen Amado Mendes e Isabel Gomes de Almeida: “The Silk Roads and the Cape Route: an overview of intertwining paths”. A obra encontra-se em processo de arbitragem científica. As reflexões sobre o papel de Portugal nas dinâmicas das Rotas da Seda, baseiam-se igualmente no meu livro *Portugal na História. Uma Identidade*, Lisboa, Temas & Debates, 2022. Utilizo a expressão “Rotas da Seda” propositadamente no plural, seguindo a proposta apresentada em Peter Frankopan, *As Rotas da Seda. Uma nova História do Mundo*, Lisboa, Relógio D’Água Editores, 2018 (original em inglês, 2015).

² NOVA/FCSH – CHAM - Centro de Humanidades. Cátedra Unesco “O Património Cultural dos Oceanos”.

of globalisation, through the 15th century navigations, the justifications even for that protagonism were explained mostly due to internal factors. This perspective survived until contemporaneity when many authors look for Portugal as a country which was giving its back to Europe, or even “proudly alone”. Therefore, until the 80s, the explanation of Portuguese Expansion did not pay much attention to external contexts, and the narrative ignored mostly of Asian, African or American peoples’ strategies.

This paper reflects perspectives which were developed in a collective book, written by researchers linked to the Unesco Chair “The Oceans Heritage” and which I presented previously in other of my works. Its main goal is to show how the Cape Route was, since its inauguration a new circuit of the old Silk Roads, because, despite it linked directly Portugal to India, the origin of individuals and the merchandises carried in its ships were not only from Lisbon, Goa or Cochin. This new route encompassed numerous parts of Eurasia, since Iceland and Russia to China and Japan, do not forgetting areas like Persia or Tibet.

Key words: Cape Route, Silk Roads, World History

O espaço euroasiático comunica entre si há milhares de anos³. Muitas das espécies vegetais e animais que temos como nativas do espaço meridional europeu, por exemplo, são originárias de territórios asiáticos, como é o caso da oliveira, introduzida no actual território português pelos fenícios⁴, ou das galinhas⁵, que chegaram com os Romanos, vindas dos confins orientais da Ásia. Objectos de cerâmica oriundos de comunidades neolíticas estabelecidas no actual território chinês foram encontrados em contextos arqueológicos nas margens do Mar Cáspio, o que nos demonstra a existência precoce de uma rede ampla de trocas, mesmo que ninguém viajasse de uma extremidade à outra. Além da circulação da cerâmica, sabemos que há mais de 7.000 anos os chineses já eram ávidos consumidores de jade oriundo da Ásia Central⁶. Em museus de cidades como Kiev⁷, Varna⁸ ou Seul⁹, e talvez ainda em Kabul¹⁰, podemos observar restos mortais encontrados em complexos funerários grandiosos cujas figuras principais tinham objectos decorativos em ouro muito semelhantes, num sinal de continuidade e amplitude da uma cultura material comum. Situados no extremo ocidental da Europa, os habitantes da Lisboa romana conheciam a seda, malgrado este tecido só fosse produzido na China e consumiam especiarias e usavam perfumes originários da Ásia que afluíam à bacia mediterrânica pelas rotas saídas da Índia que passavam pelo Mar Roxo, enquanto o ouro saído das minas europeias fluía na direcção dos mercados asiáticos¹¹; embora numa escala menor também circulavam pessoas por essas rotas e é mesmo possível que nas fileiras das legiões romanas tenham combatido soldados budistas¹², sem esquecer que os romanos fundaram algumas

³ Como texto de referência para as origens da interacção euroasiática, sigo especialmente Barry Cunliffe, *By Steppe, Desert & Ocean. The Birth of Eurasia*, Oxford, Oxford University Press, 2015.

⁴ Vide FARINHA, Nuno; CORREIA, Fernando - **Atlas da História da olivicultura Mundo Oleari. O azeite no Império Romano**, pp. 26-49.

⁵ Vide, por exemplo, WEST, Barbara; ZHOU, Bem-Xiong - **Did chickens go North? New evidence for domestication**, pp. 515-533.

⁶ Vide RAWSON, Jessica - **Chinese Jade. From the Neolithic to the Qing**, p. 28.

⁷ Visitei o Museu Nacional da Ucrânia em Kiev, em 2019, onde vi as colecções de peças de decoração de vestuário em tudo semelhantes às que havia visto na exposição dos tesouros do Afeganistão que esteve patente no Museu Guimet, em Paris, em 2006-2007. Para a colecção ucraniana vide Wilfried Seipel (coord.), *Das Gold der steppe. Fürstenschätze jenseits des Alexanderreichs*, Leoben, Kunsthistorisches Museum, 2009.

⁸ Vide HAARMANN, Harald, **The Mystery of the Danube Civilisation. The discovery of Europe's Oldest Civilisation**.

⁹ No Museu Nacional da Coreia, em Seul, existem peças muito semelhantes às que vi em Kiev e na exposição do Museu Guimet, o que nos proporciona a percepção de uma ampla prática euroasiática, cultivada pelos nómadas das estepes e pelas civilizações sedentárias situadas nas suas bordas de uso profuso do ouro como elemento decorativo do vestuário das elites, há uns milhares de anos.

¹⁰ O tesouro de Cabul, sobreviveu à sede de ouro do primeiro regime talibã, guardado nas profundezas de um cofre. Esse tesouro foi apresentado ao mundo numa exposição organizada pelo Museu Guimet. A retomada do poder pelos talibãs, coloca dúvidas sobre o destino dessas peças extraordinárias, mas podemos sempre vê-las e estudá-las em *Afghanistan. Les trésors retrouvés. Collections du Musée National de Kabul* (dir. Pierre Cambon e Jean-François Jarrige), Paris, Museu Guimet, 2006.

¹¹ Sobre as relações comerciais entre o Império Romano e a Ásia das monções sigo especialmente MILLER, J. Innes - **The Spice Trade of the Roman Empire, 29 B.C to A. D. 641**.

¹² Cf. *Ibidem*, p. 141.

feitorias no oceano Índico. Em contextos arqueológicos chineses foram encontradas moedas sassânidas e bizantinas¹³, e o rei Offa de Mércia (r. 757-796) cunhava moedas de ouro com inscrições em letras árabes numa das faces, para que circulassem facilmente em mercados longínquos¹⁴. Na mesma altura, chegaram objectos persas, como um alaúde, ao Japão, o que nos sensibiliza de imediato para os circuitos marítimos das Rotas da Seda, que a Unesco realça há décadas, sobretudo desde a magnífica exposição que teve lugar em Nara, em 1988.

Mais tarde, nos séculos XIV e XV, a Europa acelerou o seu desenvolvimento cultural, social e tecnológico pelo uso da pólvora e do papel, que tinham sido desenvolvidos por chineses, e pela divulgação dos algarismos, criados pelos indianos e adoptados previamente pelos árabes¹⁵. Podemos acrescentar a popularidade do jogo de xadrez nas cortes europeias como mais uma criação asiática que se espalhou com sucesso para Ocidente. Por essa altura, tanto o Judaísmo e o Cristianismo como o Islão, tinham seguidores espalhados por toda a Eurásia, desde o Oceano Pacífico ao Atlântico e a China dos Ming (1368-1644) produzia grandes travessas e pratos em porcelana azul e branca para satisfazer os hábitos de comensalidade islâmica e o gosto decorativo do mercado persa, que brevemente seria adoptado igualmente pelos europeus. Para isso, importava cobalto do centro da Ásia.

Esta comunicabilidade milenar fazia-se por sucessivos jogos de trocas, com as mercadorias a mudarem de mãos repetidamente, pois casos como os dos célebres viajantes Xuanzang (séc. VII), Marco Polo (c. 1254-1324) ou Ibn Battuta (1304-1368) são raros. Sabe-se hoje, todavia, que o sucesso militar da Longa Muralha erguida pelo Império Chinês nos séculos III e II AC teve como efeito, a longo prazo, a queda do Império Romano do Ocidente, pois o fim da flagelação das comunidades agrícolas chinesas levou a um basculamento dos movimentos dos povos nómadas no sentido contrário. A *pax mongolica*, nos séculos XIII e XIV incentivou a circulação pelas rotas euroasiáticas, e no século XIX este movimento foi designado pelos europeus como a Rota da Seda, devido ao fascínio que este produto exerceu durante tanto tempo no Ocidente devido ao secretismo sobre a sua fabricação¹⁶. De um trilho terrestre através de veredas montanhosas, pistas por planaltos, oásis e desertos, o conceito de Rota da Seda expandiu-se para as rotas marítimas e, recentemente, foi repensado na pluralidade como *Rotas da Seda*, como referi atrás¹⁷.

Em regra, continua a ser concebido apenas como um circuito euroasiático a norte do Equador, que incluía rotas marítimas para chegar aos espaços insulares asiáticos e para

¹³ Alram, Cf. Michael - *Coins and the Silk Road*, pp. 270-291.

¹⁴ Vide Barry Cunliffe, *op. cit.*, p. 372.

¹⁵ Sobre este tema existe uma ampla bibliografia. Além do clássico DELUMEAU, Jean - *A Civilização do Renascimento* (original em francês, 1967), sigo especialmente CHAIX, Gérald (coord.) - *L'Europe de la Renaissance 1470-1560*.

¹⁶ O conceito nasceu com o artigo RICHTHOFEN, Ferdinand von - "Über die Centralasiatischen Seidenstrassen", *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin* 4, pp. 96-122.

¹⁷ Vide nota 1.

aproveitar os ventos da monção entre a Arábia e a Índia, ou mesmo a costa oriental africana. Como é sabido, a chegada de navios portugueses ao oceano Índico, a partir de 1498, criou a primeira ligação marítima directa entre a Europa e a Ásia das monções, mas a historiografia não olha para a nova rota intercontinental então estabelecida como um novo circuito das Rotas da Seda¹⁸.

Um bom exemplo desta visão tradicional encontra-se no livro de Lincoln Paine, *The Sea & Civilisation. A Maritime History of the World*¹⁹. Trata-se de uma visão muito completa e estimulante da interacção da humanidade com o mundo marítimo na longuíssima duração, mas que resume a Carreira da Índia a uma rota de especiarias e às velhas ligações da Ásia das Monções com o Mediterrâneo. Sintomaticamente, nos seus 17 mapas, nenhum se foca na ligação entre o oceano Índico e o oceano Atlântico. O autor tem um capítulo específico sobre “The Silk Road of the Seas”²⁰, a propósito da ligação mercantil entre o oceano Índico e o Pacífico Ocidental que resultou da entrada dos muçulmanos nas redes mercantis dos mares da Ásia combinada com a pujança da dinastia Tang e com as necessidades dramáticas da dinastia Song²¹. Depois inclui o nascimento da Carreira da Índia pelos capítulos 14 e 15 – “The World Encompassed” e “The Birth of Global Trade”²², sem notar que a navegação entre a Índia e Portugal não só levou ao aumento do consumo das especiarias por toda a Europa, mas inundou os mercados europeus de novos produtos asiáticos, primeiro as porcelanas, mas depois outros como os tapetes, os tecidos de algodão, as lacas, o chá e o café, para não falar da introdução de novos hábitos sociais como o uso do leque, e da intensificação do fluxo de sedas, pérolas e pedras e madeiras preciosas, ao mesmo tempo que essa mesma navegação aumentava o fluxo de metais preciosos para a Ásia e alastrava por toda a Ásia marítima novas práticas de guerra, além de englobar também mercados da África Ocidental nas dinâmicas das Rotas da Seda, ao criar, pela primeira vez na História, ligações comerciais (ainda que indirectas) da África Ocidental com a Índia e as Maldivas.

*

De facto, os negócios e os fluxos civilizacionais, que circularam nos navios da Carreira da Índia, correspondem, sem dúvida, a um novo capítulo das Rotas da Seda e, assim, Lisboa

¹⁸ De facto, a historiografia, em regra, vê essencialmente na expedição de Vasco da Gama um momento de ruptura das dinâmicas do oceano Índico, e não consegue se aperceber do alargamento que os fluxos da Carreira da Índia são semelhantes aos dos demais circuitos das Rotas da Seda. Vide, por exemplo, Kenneth McPherson, *The Indian Ocean, A History of People and the Sea*, Nova Delhi, Oxford University Press, 1993.

¹⁹ Vide Paine, Lincoln - **The Sea & Civilisation. A Maritime History of the World**.

²⁰ Vide *Ibidem*, capítulo 10, pp. 262-290.

²¹ A dinastia Tang (618-906) dominou vastos territórios a ocidente da China, caracterizou-se por um grande cosmopolitismo, abriu portas a cultos vindos do Ocidente, como o cristianismo, e desenvolveu igualmente o comércio marítimo, pelo qual o Império do Meio se tornou num grande exportador de porcelanas. A dinastia Song (960-1279) perdeu o controlo das províncias do Norte em 1127, e ficou, assim, sem acesso aos circuitos terrestres que ligavam a China ao resto da Ásia, pelo que viu nas rotas marítimas a chave do seu comércio externo. Sobre a História da China sigo, sobretudo, EBREY, Patricia - **The Cambridge Illustrated History of China**; WOOD, Michael - **História da China**.

²² Cf. Lincoln Paine, op. cit., pp. 376-439.

foi durante um século a sua principal placa giratória, pois colocou em ligação toda a Europa até aos confins da Rússia ou à Islândia com os mercados asiáticos de um modo nunca experimentado²³. O melhor exemplo desta revolução cultural é a criação em vários pontos da Europa de “câmaras de maravilhas” em que foram criadas colecções de peças exóticas, em testemunho dos primórdios da globalização; é bem conhecido o papel desempenhado pela rainha D. Catarina (1507-1578) na oferta desses objectos aos seus parentes da Casa de Áustria, e sem esquecer os elefantes oferecidos por D. Manuel I (r. 1495-1521) ao papa, em 1513, ou por D. João III (r. 1521-1557) ao seu primo, o arquiduque Maximiliano (1527-1576), depois imperador Maximiliano II (r. 1564-1576)²⁴, que José Saramago relembrou no seu romance *A Viagem do Elefante* (2008). Como a equipa coordenada por Jéssica Hallett demonstrou, em 1564, D. Teodósio, o 5º duque de Bragança, dispunha no seu paço de Vila Viçosa de objectos de “todas as partes do mundo”²⁵.

A coroa de Portugal apostou deliberadamente na criação de uma ligação marítima com a Índia no final do reinado de D. Afonso V e D. João II tornou-o explicito assim que subiu ao trono, a 28 de agosto e 1481²⁶. O objectivo era retirar o monopólio das especiarias aos mouros de Meca que dominavam os circuitos entre a Índia e o Mediterrâneo Oriental e que tinham como parceiro a Senhoria de Veneza²⁷. Por isso mesmo, o autor do diário da expedição de 1497-1499 relata que quando um primeiro membro da armada desembarcou nas imediações de Calicute e lhe perguntaram ao que vinham, ele respondeu que vinham “em busca de cristãos e de especiarias”²⁸. Encontraram poucos cristãos e muitas especiarias, mas encontraram também tecidos finos de seda e de algodão, acederam aos mercados produtores de tapetes, às oficinas dos artesãos que esculpiam estatuetas de marfim, aos fornecedores de

²³ No Museu Nacional da Islândia existe um coco transformado num objecto de arte e que é atribuído ao início do século XVI e em Aleksandrov, local onde residiu temporariamente o czar Ivan IV (r.1533-1584), existe uma peça semelhante. Sabendo, por um lado, que o coqueiro é uma planta asiática que tardou a ser transferida para o mundo atlântico e, por outro, que os castelhanos só se instalaram em Manila em 1570, esses cocos inseridos em obras de arte europeias, têm uma elevadíssima possibilidade de terem passado por Lisboa, pois custa a crer que fossem transportados por terra, tendo em conta que a carga de mercadorias em circulação nas caravanas era muito menor do que a que podia ser embarcada nas naus da Índia e, por isso, muito mais seleccionada.

²⁴ O papel de Lisboa como placa giratória das Rotas da Seda foi muito bem evidenciado na exposição organizada por Anne Marie Jordan, *The Global City. Lisbon in the Renaissance*, Lisboa, Museu Nacional de Arte Antiga, 2017. Sobre o modo como D. Manuel I usou o exótico na sua propaganda diplomática, vide o meu estudo *D. Manuel I, um príncipe do Renascimento*, Lisboa, Temas & Debates, 2007. Sobre este tema veja-se também a dissertação de doutoramento de Catarina Simões, “*Imagens de Poder: Animais exóticos na cultura de corte em Portugal no Renascimento | Images of Power: Exotic animals at the Renaissance Portuguese court*”, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas em 2021.

²⁵ Vide HALLET, Jessica; SENOS, Nuno (coord) - **De todas as partes do mundo. O património do 5º duque de Bragança, D. Teodósio I**.

²⁶ Sobre a expansão portuguesa do século XV e do início do século XVI sigo o livro que dirigi e de que sou co-autor, **História do Império e da Expansão Portuguesa** (em colaboração com José Damião Rodrigues e Pedro Aires de Oliveira), Lisboa, Esfera dos Livros, 2014, pp. 17-143.

²⁷ Veja-se também de THOMAZ, Luís Filipe - “*L’idée impériale manueline*” in *La Découverte, le Portugal et l’Europe. Actes du Colloque*.

²⁸ Sigo a versão do diário da viagem de Vasco da Gama publicada em José Manuel Garcia, **Viagens dos Descobrimentos**, Lisboa, Editorial Presença, 1983, pp. 159-211. A frase do degredado em p. 183.

pérolas e de pedras ou madeiras preciosas, e também ganharam acesso a novidades quase absolutas como os objectos de lacas e as peças de porcelanas, além de uma miríade de animais e de plantas.

Assim, a Carreira da Índia, sendo um novo circuito das Rotas da Seda acelerou bruscamente a comunicabilidade euroasiática, pois não se resumiu à abertura de relações luso-indianas nem à mera intensificação do comércio das especiarias; com efeito, os produtos, as pessoas e os animais (e mesmo os vírus e as bactérias) que circularam nessa rota tinham como origem ou destino (ou ambas as coisas) as mais variadas partes da Ásia e da Europa, tendo possibilitado mesmo o fim do isolamento da civilização japonesa.

Do ponto de vista da recepção europeia das novidades que chegavam a Lisboa e que logo se espalhavam por toda a cristandade, além das centenas de títulos que foram impressos, reimpressos e traduzidos ao longo do século XVI²⁹ divulgando descrições dos territórios asiáticos, dos seus povos e da sua fauna e flora, a primeira grande comoção resultou da chegada a Lisboa de um rinoceronte, em 1515. Este animal era totalmente desconhecido dos europeus e a noção de que existiria um animal quadrúpede com um chifre tinha sido mitificada pelos gregos num equívoco – o unicórnio, que os artistas continuavam a incluir entre as criaturas da Terra, no início do século XVI, como se pode ver, por exemplo, no célebre tríptico de Jerónimo Bosch, “O Jardim das Delícias”³⁰, a propósito do Paraíso onde Deus teria criado Adão e Eva, ou num fresco da Igreja de São Maurício em Milão, de 1512, a propósito do embarque de todos os animais na arca de Noé. Quando as verdadeiras formas do rinoceronte foram conhecidas, os unicórnios desapareceram das pinturas realistas e ficaram confinados a alegorias da mitologia helénica. Com efeito, poucos meses depois da chegada a Lisboa, o retrato do rinoceronte já circulava por toda a Europa, pois Albrecht Dürer recebeu esboços e fez imprimir em Viena o célebre retrato da besta.

Em sentido contrário, as armas de fogo que estavam a ser desenvolvidas na Europa desde o século XIV, foram cruciais para que os portugueses lograssem impor a sua presença no Índico Ocidental contra a vontade dos potentados muçulmanos que controlavam a região. Aliada à mobilidade dos navios, capazes de mudar rapidamente de posição com recurso à bolina, a eficácia dos tiros de artilharia disparados a partir da coberta, fazendo tiro raso, junto à linha de água, permitiu neutralizar a superioridade numérica dos inimigos. Tudo havia começado com a invenção da pólvora pelos chineses, continuara com a aprendizagem do seu fabrico a propagar-se por via terrestre para ocidente e com o aperfeiçoamento das armas de fogo, fossem os canhões, fossem as armas ligeiras que conduziram ao aparecimento de

²⁹ Para o primeiro século da Expansão vide António Alberto Banha de Andrade, *Novos Mundos do Mundo. Panorama da difusão pela Europa das notícias dos Descobrimentos geográficos portugueses*, 2 vols, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972. Dentre a bibliografia abundante sobre o tema, cito o meu estudo “O Japão e os Japoneses nas obras impressas na Europa quinhentista” in *O Japão e o Cristianismo no século XVI. Ensaio de História Luso-nipónica*, Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999, pp. 189-290.

³⁰ Sobre esta obra sigo as minhas considerações em *D. Manuel I ...*, pp. 289-295.

espingardas, bacamartes e mosquetes; o seu uso em canhões de grande calibre contribuíra decisivamente para a conquista de Constantinopla pelos turcos otomanos, em 1453, e a revolução militar completou-se com a circulação das novas formas aperfeiçoadas do seu uso a circularem por via marítima para oriente³¹.

Se nos mares da Índia, as armas de fogo possibilitaram a intromissão de uma primeira potência europeia na região, quando o seu conhecimento chegou ao Japão, permitiu uma profunda alteração político-militar. Com efeito, apesar da sua proximidade à China, os japoneses não conheciam as armas de fogo, quando os primeiros portugueses desembarcaram na ilha de Tanegashima, em 1543. Sintomaticamente, existe hoje nessa ilha uma estátua que recorda o senhor que governava a ilha aquando do primeiro encontro luso-nipónico e este é recordado como um samurai com uma espingarda na mão. Aliás, o texto que relata a chegada dos portugueses intitula-se *teppo-ki* (*Crónica da espingarda*), e outros grandes senhores da guerra da segunda metade do século XVI têm hoje monumentos que incluem a espingarda na sua representação, como é o caso de uma estátua de Oda Nobunaga (1534-1582) em Gifu, ou um baixo-relevo de Otomo Sorin Francisco (1530-1587) em Usuki³².

Neste bascular contínuo entre as duas extremidades da Eurásia, a Carreira da Índia tinha a vantagem de ser realizada por navios enormes, com enorme capacidade de carga, por comparação com as caravanas que seguiam os trilhos da Ásia Central. Podiam, por isso, transportar uma gama muito mais variada de produtos. Como curiosidade, refira-se o caso do leque, objecto usado predominantemente pelos cortesãos nipónicos, mas que se tornou num ápice num objecto feminino ao chegar a Lisboa. Aí, a infanta D. Maria (1521-1577) foi pintada em 1551 com um leque na mão, e pinturas francesas de 1580, existentes no Museu de Belas Artes de Rennes mostram-nos que as cortesãs francesas já o tinham adoptado igualmente, algumas décadas antes de Velasquez pintar o seu célebre quadro *A dama do leque* (c.1640). Foi, de facto, esta rota de navegação que ligava directamente a Índia a Portugal que tornou um objecto japonês popular por toda a Europa, ainda que com um uso reinventado.

O mesmo se pode dizer de um produto chinês – a porcelana. Embora já tivessem chegado algumas peças à Europa, não havia condições de comercializar estas louças sem ser por navio. A porcelana era um produto de circulação inter-asiática desde os tempos da dinastia Tang, mas circulava por via marítima, como nos é atestado por diversos achados arqueológicos de cargas volumosas que naufragaram em diversos pontos da linha costeira asiática,

³¹ Vide, por exemplo, PARKER, Geoffrey - **The Military Revolution. Military Innovation and the rise of the West, 1500-1800**. RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar - **A evolução da arte da guerra dos Portugueses no Oriente (1498-1622)**.

³² A bibliografia sobre a presença portuguesa no Japão é abundante e demonstra claramente o profundo impacto causado pela chegada dos célebres *nanbanjin*. Realço os nomes de Armando Martins Janeira e de Maria Helena Mendes Pinto, o projecto editorial *Bulletin of Portuguese / Japanese Studies*, desenvolvido pelo CHAM entre 2000 e 2020, e as seguintes obras: COSTA, João Paulo Oliveira e - **O Cristianismo no Japão no século XVI. Ensaio de História Luso-Nipónica**; LIDIN, Olof G. - **Tanegashima – The arrival of Europe in Japan**; CURVELO, Alexandra - **Obras-primas dos biombos namban. Portugal-Japão século XVII**.

desde a Coreia até ao oceano Índico³³. Os lucros das especiarias não deixavam espaço para que as redes do Mar Roxo experimentassem colocar serviços de porcelana nos mercados do Mediterrâneo Oriental, mas as naus da Carreira da Índia tinham espaço para essas mesmas experiências e o mercado europeu logo se mostrou ávido por esta louça polida, cujos temas decorativos podiam ser encomendados. Sabemos que D. Manuel I ainda presenteou sua sogra, Isabel a Católica com peças de porcelana³⁴, apesar desta ter falecido a 26 de novembro de 1504, o que mostra o rápido interesse que esta mercadoria suscitou.

Os arqueólogos que trabalham sobre os níveis da Lisboa quinhentista têm encontrado sistematicamente evidências do uso quotidiano da porcelana inclusive em contexto de lixo, ou seja, como material suficientemente difundido para que as peças quebradas ou defeituosas fossem descartadas³⁵. E se as porcelanas se vulgarizaram em menos de um século na cultura material dos lisboetas, tornaram-se, entretanto, conhecidas e desejadas igualmente em muitas outras partes do país e da Europa. Desde meados de Quinhentos, era uma das principais cargas embarcadas nas naus da Carreira da Índia, como se comprova pela documentação e pelos espólios encontrados em contextos de naufrágios, como sucede nos casos da *Nossa Senhora dos Mártires*, afundada junto a São Julião da Barra, em 1606³⁶, da *Nossa Senhora da Luz*, perdida na ilha do Faial, em 1615³⁷, e da *São Francisco Xavier*, que naufragou nas imediações do Bugio, em 1625³⁸.

Estão hoje musealizadas em Lisboa peças decoradas com a esfera armilar, o símbolo pessoal do rei D. Manuel I, o que nos mostra como foi rapidíssimo o processo de negociação com fabricantes chineses, pois os primeiros oficiais da coroa lusa desembarcaram em Cantão apenas em 1513³⁹. À semelhança com o que sucedia então no Benim com a produção de peças de marfim, os portugueses quiseram ver os símbolos do seu reino e do seu rei representados nestas novas peças, fossem os olifantes e os saleiros africanos, fossem vasos, pratos ou travessas da China. Depois do rei e da coroa também as grandes linhagens e as ordens religiosas fizeram apor os seus brasões nas porcelanas, prática que se generalizou às elites europeias nos séculos seguintes.

³³ Vide, por exemplo, *Sunken Treasures. Discoveries and shipwrecks from the Maritime Silk Road, 800-1900* (ed. Karin Gaillard e Eline vanden Berg), Leeuwarden, Waanders Uitgevers Zwolle e Keramiekmuseum Princeshof, 2019.

³⁴ Vide DESROCHES, Jean-Paul - **Un siècle de porcelaine chinoise au Portugal, 1520-1620**, pp. 83-87.

³⁵ Sigo COSTA, João Paulo Oliveira e; FERREIRA, Sara; TEIXEIRA, André e BETTENCOURT, José - **Lisbon, the hub of the Silk Roads in the 16th century**.

³⁶ Vide *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem* (dir. Simonetta Luz Afonso, Raffaella D'Intino e Miguel Soromenho), Lisboa, Pavilhão de Portugal/ Expo 98 e Editorial Verbo, 1998.

³⁷ Vide José Bettencourt, *A Nau Nossa Senhora da Luz (1615) no contexto da Carreira da Índia e da Escala dos Açores: uma abordagem histórica-arqueológica*, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2008 (dissertação de mestrado em Arqueologia) texto policopiado.

³⁸ Sigo Teresa Lacerda, "D. António Telo de Meneses. A Portuguese nobleman on the trails of the Silk Roads" in *The Cape Route and the Silk Roads* (no prelo).

³⁹ Entre as peças mais representativas, destaco o gomil pertencente à Fundação Medeiros e Almeida e o prato exposto no museu do Centro Científico e Cultural de Macau.

Entretanto, esta intensificação dos fluxos das Rotas da Seda através da Carreira da Índia também teve impacto nos mercados africanos, pois esta nova rota criada pelos portugueses desenvolveu-se num contexto de globalização das relações mundiais. As peças de marfim asiáticas há muito que eram esculpidas em dentes de elefantes africanos, adquiridos nos portos da África Oriental. As presas destes animais eram maiores e mais duras que as dos paquidermes asiáticos, que ainda para mais eram domesticados para tarefas domésticas e para a guerra. Ao cabo de séculos de negócio, os caçadores africanos cobravam valores adequados à procura do mercado asiático. Ora os povos da fachada atlântica africana não tinham sido envolvidos nesses negócios, pelo que a sua economia não estava estimulada e os portugueses perceberam que podiam obter as mesmas presas de marfim por valores muito inferiores aos do litoral do oceano Índico. Embora, haja pouca documentação que o demonstre, este circuito de marfim adquirido na África Ocidental e enviado para Lisboa para ser reenviado para a Índia, ficou definitivamente comprovado com a descoberta dos restos da nau *Bom Jesus*, da armada de 1533, que se perdeu na costa da actual Namíbia e cujos despojos foram encontrados em 2008⁴⁰.

Entre os objectos recuperados desse naufrágio contaram-se também mais de 2333 moedas de ouro e de prata⁴¹ e 1845 lingotes de cobre⁴² o que nos remete para outro dos fluxos milenares das Rotas da Seda que a Carreira da Índia também intensificou. Desde a Antiguidade, a Ásia foi um sorvedouro do metal precioso de que os europeus dispunham. No auge do império romano, milhões de sestércios escorriam anualmente para os mercados asiáticos, onde acabavam por ser entesourados⁴³. A Europa não tinha nada de significativo de um ponto de vista 'comercial, que despertasse o interesse e a cobiça dos asiáticos, pelo que todos os luxos orientais tinham de ser adquiridos com ouro. Assim se passou também com o negócio das especiarias que os portugueses controlavam na Índia. Procuraram para isso controlar os negócios de Sofala, por onde circulava o ouro do Império do Monomotapa, e imiscuíram-se em negócios inter-asiáticos como a venda de cavalos árabes e persas nos portos da Índia. No entanto, esses ganhos nunca foram suficientes, como demonstrou o espólio escavado na Namíbia. Nesta época de globalização, boa parte do ouro obtido por portugueses e castelhanos na América fluíu igualmente para os mercados asiáticos, mesmo que comesçassem por se diluir nos negócios europeus. Os jesuítas, por exemplo, no final do século XVI enviavam metal para a Índia, em vez de letras de câmbio, para beneficiarem dos ganhos cambiais que os *reales* de prata americana proporcionavam a quem os transferia do Atlântico para o

⁴⁰ Vide Alida de Flamingh Ashley Coutu, Judith Sealy, Shadreck Chirikure, Armanda D.S. Bastos, Nzila M. Libanda-Mubusisi, Ripan S. Malhi and Alfred L. Roca, "Sourcing Elephant Ivory from a Sixteenth-Century Portuguese Shipwreck" in *Current Biology*, vol 31, 2021, pp. 621-628.

⁴¹ Vide Luís Filipe Thomaz, *O tesouro do Bom-Jesus*, Lisboa, Academia de Marinha, 2019.

⁴² Vide Andreas Hauptmann, Gabi Schneider e Cristoph Bartels, "The Shipwreck of Bom Jesus, AD 1533: Fugger Copper in Namibia" in *Journal of African Archaeology*, Amesterdão, Brill, publicação online 12 janeiro 2016.

⁴³ Vide Raoul McLaughlin, *op. cit.*

Índico⁴⁴. Numa carta de 18 de abril de 1592, o padre Amador Rebelo afirmava que “se gana mucho en la moneda”⁴⁵.

Um outro negócio remete-nos também para o envolvimento das Rotas da Seda no comércio da África atlântica, dentro destas dinâmicas da globalização – o dos cauris, originários das ilhas Maldivas. Ao longo do século XV, os portugueses exploraram sistematicamente a costa ocidental africana; puderam, assim, identificar os povos com quem podiam comerciar pacificamente e descobrir os produtos que interessavam a cada população. Compreenderam, então, que pequenas conchas tinham valor de moeda em várias zonas e logo começaram a adquiri-las e a usá-las. Depois, quando chegaram ao oceano Índico, encontraram dinâmicas mercantis semelhantes em torno dos cauris, pequenas conchas que se podiam obter facilmente nas ilhas Maldivas e que podiam ser vendidas com proveito considerável em África. Isto possibilitou, inclusive, um melhor aproveitamento dos navios da Carreira, na medida em que os cauris podiam ser depositados no fundo do porão como lastro, aumentando, assim, o valor global da carga transportada. Os cauris viajavam da Índia para Portugal e eram depois reenviados para os portos da África Ocidental, num movimento inverso ao das presas de marfim. A inclusão destas conchas no trajecto da Índia para Lisboa, foi rápido, pois em meados do século XVI, o cronista João de Barros já o referia nas suas *Décadas da Ásia*, e mostrava também como esse fluxo de cauris pela Rota do Cabo correspondia, de facto, a um alargamento ao mundo atlântico de uma dinâmica tradicional das Rotas da Seda:

“E assim têm [nas Maldivas] uma maneira de marisco tão miúdo como caracóis, mas de outra feição, e de um osso duro, branco e lustroso, entre os quais se acham alguns tão pintados e lustrosos, que feitos em botões com um cerco de ouro parecem alguma cousa esmaltada, dos quais se carregam por lastro muitas naus para Bengala e Sião, onde servem de dinheiro, ao modo que entre nós serve moeda miúda de cobre para comprar as cousas miúdas da praça. E a este reino de Portugal também se trazem por lastro dous ou três mil quintais alguns anos, os quais se levam à Guiné, aos reinos do Benim e do Congo, onde se gastam no mesmo uso de moeda, e os gentios do interior daquelas terras fazem desta moeda tesouro.”⁴⁶

Os tapetes persas já eram famosos na Europa antes da criação da Rota do Cabo, mas, uma vez mais, os porões das naus da Índia criaram novas oportunidades de negócio e sabemos que artesãos persas passaram a considerar o mercado europeu por essa via⁴⁷. Era outro sinal da globalização da economia mundial, que dava então os primeiros passos, e que reforça esta perspectiva de que a Carreira da Índia foi parte integrante das Rotas da Seda.

⁴⁴ Vide GODINHO, Vitorino Magalhães - **Descobrimentos e Economia Mundial**, p. 111.

⁴⁵ *Documenta Indica* (ed. José Wicki), 18 vols, Roma, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1948-1988, vol. XV, p. 795.

⁴⁶ *Ásia*, III, iii, 7.

⁴⁷ Vide SANTOS, Ana Raquel Martins dos - **New Carpets for New Markets: The production and consumption of «Indo-persian» carpets, 16th and 17th centuries**.

Desde tempos imemoriais, os trilhos da Ásia Central possibilitaram a movimentação de observadores e de emissários de diferentes reinos e impérios. Não sabemos exactamente quando é que os primeiros embaixadores circularam por essas vias, mas é muito provável que o Império Aqueménida e o reino do Magadha, no vale do Ganges, nos séculos VI e V AC, tenham trocado embaixadas, como foi ficcionado por Gore Vidal⁴⁸ e é certo que o Império Selêucida teve um embaixador junto dos Mauryas no século III AC, o célebre Megástenes (?-290 AC), que nos deixou o primeiro relato da Índia escrito por um ocidental⁴⁹. Mais tarde, Zhang Qian, ao serviço do imperador chinês Wudi (r. 141-87 AC), viajou até à Pérsia entre 139 e 126 AC, e uma embaixada chinesa foi recebida pelo rei dos Partos em 105 AC⁵⁰. Nos séculos seguintes, inúmeros embaixadores continuaram a percorrer os trilhos terrestres e as rotas navais das Rotas da Seda, de que o mais célebre é, sem dúvida, Marco Polo. A Carreira da Índia teve desde as suas origens uma dimensão diplomática, pois Vasco da Gama era, em primeiro lugar, embaixador do seu rei junto dos potentados com que contactou e no regresso a Portugal levou consigo uma embaixada de Calicute, reactivando uma diplomacia entre a Índia e a Europa, que tinha as suas origens no tempo do Império Romano. Além disso, dentro das dinâmicas que venho explanando ao longo deste texto, o horizonte diplomático da coroa portuguesa logo se alargou a outras regiões da Ásia, para lá da Índia. Em 1508, D. Manuel I enviou uma armada directamente para Malaca, tendo sido a primeira vez que navios europeus chegaram à Insulíndia, e em 1515, zarpou de Portugal uma esquadra, integrada na armada de Lopo Soares de Albergaria, com a missão de levar um embaixador de Portugal à China, o que levou à chegada dos primeiros navios europeus à costa do Celeste Império, dois anos depois. Foi pela via da Rota do Cabo que chegou à Europa, em 1584, a primeira embaixada enviada por autoridades japonesas, concedendo assim às Rotas da Seda a sua amplitude máxima.

Finalmente, falemos da religião. Desde a Antiguidade, os trilhos originais da Ásia Central foram vias de circulação de diferentes modelos de pensamento religioso. O facto de Budismo, Confucionismo e Taoísmo terem emergido numa mesma época ajuda a crer que havia pensamento ético e religioso em circulação. O mesmo se pode dizer acerca do nascimento do Cristianismo, cuja ética está mais próxima do Budismo do que das práticas habituais da Ásia Ocidental. Sabemos sem sombra de dúvida que o Budismo se expandiu da Índia para leste pelos trilhos das Rotas da Seda e que muçulmanos, judeus e cristãos também os percorreram repetidamente ao longo dos séculos. Quando chegaram ao sudoeste da Índia os portugueses encontraram, além dos hindus e dos jainas, muçulmanos, judeus e cristãos.

⁴⁸ Gore Vidal, *Creation*, Nova Iorque, Random House, 1981 (primeira edição portuguesa, Dom Quixote, 1989).

⁴⁹ Vide GIL, Juan - **La India y el Catay. Textos de la Antigüedad clásica y del Medievo occidental**, p. 36.

⁵⁰ Sobre este viajante famoso vide, por exemplo, MILLARD, James A. - **Eurasian Crossroads. A History of Xinjiang**, pp. 20-21.

A Carreira da Índia foi a via pela qual os europeus ganharam consciência das religiões asiáticas, antes ignoradas⁵¹ e foi, naturalmente, a via por onde o catolicismo se difundiu por quase toda a Ásia, tendo sido em muitos casos o primeiro contacto dos povos asiáticos com o Evangelho. Não se tratou, contudo, de uma mera difusão de um dogma europeu de pendor universalista, mas de uma interação que proporcionou o surgimento de novas devoções e de novas expressões artísticas, de que alguns exemplos fizeram depois a viagem de Oriente para Ocidente. Para não ser fastidioso, limito-me a notar nestas linhas o caso da imagem de Jesus Cristo na cruz.

A devoção da Igreja Latina valorizou sempre muito o sofrimento de Jesus para a salvação da humanidade, e os cristãos da Península Ibérica são ainda hoje particularmente sensíveis ao Senhor dos Passos e às manifestações dolorosas dos penitentes durante a Semana Santa. Por isso, a representação de Jesus na cruz mostra-nos sempre um homem sofrido, vergado ao peso da dor, na crueza da sua dimensão humana. Este modelo não agradou aos asiáticos que aceitavam o baptismo e os primeiros artesãos indianos e pintores japoneses deixaram-nos a evidência dessa atitude, que está explicada, por exemplo, no Museu de Arte Sacra de Velha Goa⁵². Assim, tanto em imagens esculpidas em madeira ou em marfim, como em pinturas em tecidos de seda, o Cristo de indianos e de japoneses tem um rosto sereno, que nos remete facilmente para velhos modelos asiáticos como os ascetas em meditação ou o olhar do Buda na Iluminação. Existem crucifixos em marfim com estas características em várias igrejas do país, como na matriz de Santiago do Cacém, na matriz de Aldeia Galega ou na Santa Casa da Misericórdia de Arcos de Valdevez, além de outras musealizadas⁵³. Quer isto dizer que a sensibilidade dos neófitos asiáticos, que o dogma romano só conseguiu abafar no século XVIII, circulou pela Rota do Cabo até Portugal. É certo que tanto ontem como hoje, a maioria das pessoas que olham para as imagens não se apercebem dessa pequena particularidade, mas isso não invalida que essas mesmas imagens quedam hoje como mais um exemplo dessas dinâmicas globalizadoras de amplitude euroasiática, que os portugueses reforçaram com a criação da Carreira da Índia.

⁵¹ O texto do Diário da viagem de Vasco da Gama dá-nos a melhor evidência desta ignorância, ao relatar a visita do capitão-mor a um templo que eles criam ser uma igreja, apesar dos santos terem quatro e mais braços e de lhes saírem os dentes para fora da boca.

⁵² No Museu de Arte Sacra, em Velha Goa, encontra-se a seguinte explicação, que eu visualizei em fevereiro de 2024: "Crucifixes

The Crucifix, the representation of Christ on the cross, has been the most depicted symbol of the Christian Church. Crosses, however, were used as symbols long before the Christianity emerged as a religion.

Over the centuries, the image of Christ on the cross evolved from his portrayal always with the same expression, with his eyes opened, to a more realistic sense of suffering, emphasising his pain and agony, being represented, alive or dead, with royal insignia often depicted as a crown of thorns. Nevertheless, all types have continued to be created by artists throughout the time.

During the 18th century, in India, crucifixes gradually diverged from a more genuine Indo-Portuguese representation to follow Baroque models inspired by classical archetypes. The large variety of Indo-Portuguese crucifixes on display in the Museum of Christian Art expresses this diversity. The physiognomy, hairstyle and folds in the loincloth of Christ often resembled those of Hindu ascetics of Mughal princes and rulers"

⁵³ Abordei este assunto num breve artigo "Estudo de Peça. Cruz de Assento, Goa século XVII" in *Oriente*, Lisboa, Fundação Oriente, vol. 31 (no prelo).

Bibliografia

- CHAIX, Gérald (coord.) - **L'Europe de la Renaissance 1470-1560**, Nantes: Éditions du Temp, 2002.
- COSTA, João Paulo Oliveira e - **O Cristianismo no Japão no século XVI. Ensaio de História Luso-Nip  nica**, Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999.
- Idem, **D. Manuel I. Um príncipe do Renascimento**: Lisboa, Temas & Debates, 2007.
- Idem, **Portugal na História. Uma Identidade**, Lisboa: Temas & Debates, 2022.
- COUTU, Alida de Flamingh Ashley, CHIRIKURE, Judith Sealy, Shadreck, BASTOS, Armanda D.S., LIBANDA-MUBISISI, Nzila M., MAHLI, Ripan S. and ROCA, Alfred L. - "Sourcing Elephant Ivory from a Sixteenth-Century Portuguese Shipwreck" in *Current Biology*, vol 31, 2021, pp. 621-628.
- CUNLIFFE, Barry - **By Steppe, Desert & Ocean. The Birth of Eurasia**, Oxford: Oxford University Press, 2015.
- CURVELO, AlexandrA - **Obras-primas dos biombos namban. Portugal-Japão século XVII**, Paris: Éditions Chandeigne, 2015.
- DESROCHES, Jean-Paul - "Un si  cle de porcelaine chinoise au Portugal, 1520-1620" in **Portugal e a China. Conferências do II Curso Livre de História das Relações entre Portugal e a China (séculos XVI-XIX)** (coord. Jorge Santos Alves, Lisboa, Fundação Oriente, 1999, pp. 83-87.
- GODINHO, Vitorino Magalhães - **Descobrimentos e Economia Mundial**, 4 vols, Lisboa, Editorial Presença, 1981-1983.
- HALLETT, Jessica e SENOS, Nuno (coord) - **De todas as partes do mundo. O patrim  nio do 5   duque de Bragança, D. Teodósio I**, Lisboa: Tinta da China, 2018.
- JORDAN, Anne Marie - **The Global City. Lisbon in the Renaissance**, Lisboa: Museu Nacional de Arte Antiga, 2017.
- LIDIN, Olof G. - **Tanegashima – The arrival of Europe in Japan**, Copenhaga: Nordic Institute of Asian Studies, 2002.
- McLAUGHLIN, Raoul - **The Roman Empire and the Indian Ocean. The Ancient World Economy & the kingdoms of Africa, Arabia & India**, Havertown PA: Pen and Sword Books Ltd, 2014.
- Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem** (dir. Simonetta Luz Afonso, Raffaella D'Intino e M  guel Soromenho), Lisboa, Pavilh  o de Portugal/ Expo 98 e Editorial Verbo, 1998.
- PARKER, Geoffrey - **The Military Revolution. Military Innovation and the rise of the West, 1500-1800**, Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- RAWSON, Jessica - **Chinese Jade. From the Neolithic to the Qing**, Londres: The British Museum Press, 1995.
- RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar - **A evolução da arte da guerra dos Portugueses no Oriente (1498-1622)**, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, dissertação apresentada em provas científicas de acesso à categoria de investigador auxiliar; 2000, texto policopiado.
- SANTOS, Ana Raquel Martins dos - **New Carpets for New Markets: The production and consumption of «Indo-persian» carpets, 16   and 17   centuries**, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2016 (texto policopiado).
- SIMÕES, Catarina - **"Imagens de Poder: Animais exóticos na cultura de corte em Portugal no Renascimento | Images of Power: Exotic animals at the Renaissance Portuguese court"**, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas em 2021.
- Sunken Treasures. Discoveries and shipwrecks from the Maritime Silk Road, 800-1900* (ed. Karin Gaillard e Eline vanden Berg), Leeuwarden, Waanders Uitgevers Zwolle e Keramiekmuseum Princeshof, 2019.
- THOMAZ, Luís Filipe - **O tesouro do Bom-Jesus**, Lisboa, Academia de Marinha, 2019.

RECONOCIMIENTO DEL ORIENTE POR OCCIDENTE *IBAN HACIA UN MAR; TORNABAN DESDE UN OCÉANO*

Mariano CUESTA DOMINGO¹

Abstract

After 1519 important events and remarkable changes took place in the knowledge of the earth; globalisation has been mentioned. strategy, logistics and tactics, cartography and nautical science were important; the novelties multiplied. One region that emerged strongly was the far east and particularly the islands of conflict because of their interest and location; an area of cultural encounter. From occident it was necessary to find a return route for the castilian or spanish ships (lato sensu) through the largest of the oceans, avoiding conflicts with portugal.

Keywords: South Pacific Ocean; geographical discoveries; Return route; navigators.

Resumen

Después de 1519 se sucedieron acontecimientos importantes y cambios notables en el conocimiento de la Tierra; ha sido mencionada la globalización. Fueron importantes la estrategia, logística y táctica, la cartografía y la náutica; las novedades se multiplicaron. Una región que emergió con fuerza fue el Extremo Oriente y particularmente unas islas conflictivas por su interés y por su localización; un área de encuentro cultural. Desde el Occidente fue necesario hallar una derrota de retorno para las naves castellanas o españolas (lato sensu) a través del mayor de los océanos, evitando conflictos con Portugal.

Palabras clave: Mar del Sur; océano Pacífico; descubrimientos geográficos; Tornaviaje; navegantes.

¹ IHCN, AMP y APH.

1. Oriente: fantasía, sueño, objetivo.

Oriente, occidente; son los extremos de una isla que es un mega continente bañado por una mar océano. Fue un espacio configurado por imágenes de textos producto de viajes sugestivos aderezados con iconografía religiosa que fueron plasmados en la cartografía de *un mundo en construcción*. Se perciben en los mapas de muchas generaciones y marcaron unas fronteras entre tres grandes océanos no sin antes prevalecer sobre algunas dificultades en sus extremidades latitudinales además de otras imprecisiones y confusiones tanto en sus límites a poniente como a levante. Nunca fueron fáciles de captar ni cómodas para convencer; sin embargo, antiguamente, no se planteaban dudas al respecto; con posterioridad, se captaron complicaciones por causa de la complejidad geográfica y del fraccionamiento político de algunas regiones lejanas (numerosos ejemplos en el *Atlas* del Vizconde de Santarem).

Durante la Edad Media emergió un horizonte lejano que reclamaba atención prioritaria de aventureros, minorías religiosas inmersas en acciones proselitistas y, cómo no, de negociantes que arrastrarían a políticos en sus ideas interesadas; todas ellas eran difusoras de cultura aunque el objetivo de algunos fuera, exclusivamente, los mercados de amplio radio y gran rentabilidad. La meta estaba en el Oriente; de él se poseían algunas noticias y leyendas, consecuencia de experiencias y de fantasías, dando lugar a ensoñaciones; ya se sabe, *quien de lejanos lugares viene cuenta lo que quiere, y es más fácil de creer que ir a verlo*.

Lo primero era conocer dónde se está, dónde está. Pero concretar direcciones en una circunferencia exige la informar sobre, al menos, un punto; debería ser convencional, puesto que el centro es el de cada cultura rumbo al E. o al O. no obstante es un elemento escasamente explicativo que, en función de las necesidades, podía ser suficiente. He ahí el señalado en 1479, que marcaba un límite apto para resolver un conflicto; lo exigía y se aplicó con rigor. De forma conveniente deben trazarse linderos separadores de intereses por una línea (sucesión de puntos), al menos. Sobre una esfera, puede originarse

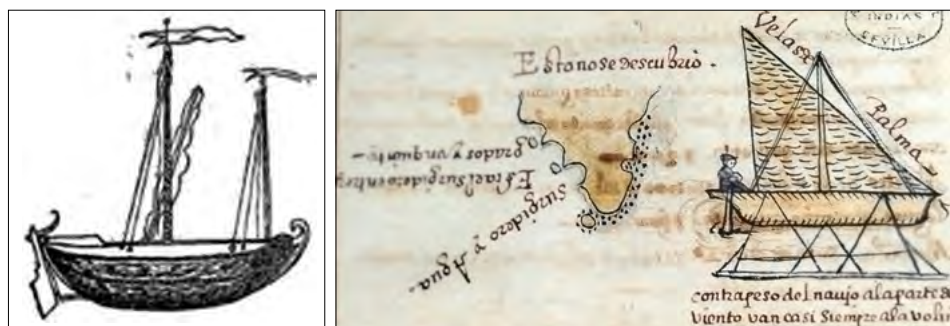


Fig. 1. Canoa (Chiloé) y una barca (Guam). Simple pero con velamen y timón de codaste y, en su caso, una vela de palma trenzada y con balancín. Muestran una factura del siglo XVII.

un cruzamiento vertical sobre la ecuatorial, un arco de meridiano (“de polo N. a polo S.” señaló algún documento oficial), una semicircunferencia. Fue el sistema aplicado en 1494 para poner paz, espléndidamente, antes de que surgiera el conflicto entre dos países hermanos y, además, tuvo una vocación de futuro. Para superior precisión, debía señalarse sobre el Padrón Real; las *cartas universales* (1525 a 1529) situaban la imagen del Oriente insular de forma duplicada, en ambos extremos del mapa de forma que se expresaban los límites de la Tierra de forma ostensible.

2. “Quien dominara el mar, dominaría el mundo”

La mar fue el medio clave², sin embargo las referencias debían hallarse en tierra. Inicialmente hay que pensar en algunos ámbitos y acciones a ser atendidos; son, entre otros, el objetivo de las expediciones, el ensueño del Oriente y lograr su acceso, la posibilidad de salida del océano por otra vía; alcanzar la “cara oculta” del Nuevo Mundo, verificar su diseño; trazar los derroteros y levantar los mapas; o, lo que es lo mismo, los descubrimientos transoceánicos e insulares que las derrotas incorporaban al conocimiento general. Aquellos mapas dotaron a aquellas aguas de una estructura apta para diseñar estrategias, crear planes logísticos y ejecutar tácticas oportunas.

Era una época de ampliación de horizontes geográficos. Con la exploración del mundo se devino, involuntaria o intencionalmente, desde la heterogeneidad hacia una razonable homogeneidad que conducía a unificar ese innumerable archipiélago cultural, que impulsaba hacia la cohesión de lo plural, que concluía en una verdadera Historia Universal, más allá de particulares parcelaciones. Merced al fenómeno de la intercomunicación, se rompía el pernicioso aislamiento de algunos macro espacios; todos fueron visitados si se hallaban al alcance de una nave. Era la marcha hacia la “globalidad” que se dice ahora.

Lo marítimo se hacía sinónimo de descubrimiento, de dominio técnico, frente a lo continental que, sin dejar de serlo, parecía equivaler más a exploración, conquista y dominio político y económico. En el proceso descubridor se cruzan mares nunca anteriormente navegados, se hallan territorios antes ignorados, se configura el contorno completo del Mundo, incluido uno Nuevo; se puso, finalmente, en contacto la mayoría de las culturas merced a la acción de una particularmente activa, inter comunicante; y se desarrollaron

² *Quien dominaba el mar dominaba todas las cosas*, afirmaba Temístocles. Siempre los tratadistas se aproximan a la Historia tratando de explicar la de su tiempo de tal modo se hizo famoso Mahan (avanzado el siglo XIX) reinterpretó las palabras del griego como forma de *dominar el Mundo*. El siguiente fue es citado, Mackinder, quien, en los primeros años del siglo XX, dio mayor trascendencia al dominio del espacio continental (específicamente el inmenso euroasiático); era su teoría del *Heartland*. No acaba ahí la cosa; Choumsky estudia la *posición de los USA* y otros analizan la importancia del dominio de *la periferia*. Y todos tienen razón incluso cuando se defiende la preponderancia de armas aéreas o de ámbitos de mayor altura, hasta la astronáutica.

los descubrimientos³ (de la geografía física y humana). Se creó, en una palabra, una nueva imagen del Orbe. La náutica era la llave de la acción.

En el Nuevo Mundo ninguna otra cultura presentaba una capacidad técnica, náutica (fig. 1), capaz de desarrollar rutas comerciales estables, rápidas, baratas y cómodas a distancia considerable y menos a su respectivo ultramar; lo que no es óbice para seguir considerando que, entonces, esta técnica era la más avanzada y se aplicaba a la actividad más difícil y peligrosa. Es asimismo manifiesto que alcanzaron longitudes oceánicas de escaso éxito en el Pacífico cuando más se engolfaron en el mar y vivieron para contarlo. Por otra parte el resto de los pueblos situados en las márgenes opuestas a América en los océano Atlántico y Pacífico tampoco se hallaban en disposición de “descubrir” un mundo nuevo. Otra cosa son las condicionantes oceánicas y atmosféricas que tuvieron un rol esencial que facilitaron algún contacto y cierta aportación genética.

La Geografía jugó un importante papel en los descubrimientos así como los descubrimientos tuvieron una enorme repercusión sobre numerosos aspectos geográficos. El ejemplo más característico es el cartográfico. Los textos suelen referirse al inefable Ptolomeo, olvidándose de alguno anterior, en una segunda fase el elenco es innumerable aunque con algunos nombres propios muy destacados. Entre tanto se desarrolló una geografía mítica y legendaria (se repitieron en América); fue mundo fantástico que camufló la ignorancia sobre lo no alcanzado y que fue lentamente desvelándose por los viajeros con noticias reales; también encubría la todavía precariedad en la navegación oceánica.

Como corolario puede arriesgarse, para 1492, una contundente afirmación todo lo polémica que se quiera: el desarrollo tecnológico se traducía en una potencia cultural. O, lo que es lo mismo, la potencia cultural sintetizada, acrisolada, en los pueblos del SO. europeo y manifestada a través de su capacidad náutica los convirtió en sujetos agentes de los descubrimientos; la insuficiencia náutica indígena propició su modo aparentemente paciente, receptora. Un esquema (con todas las deficiencias que eran percibidas) podría ilustrarse bajo una espiral con las ideas de comunicación, conocimiento y control; capacidad técnica, dominio del medio y la fortaleza o fragilidad en el contacto cultural; y, finalmente, como resultante, el aislamiento, poder y reordenación. Otra cosa es las armas propiamente dichas, los capitales, las cosmografías, cosmogonías, teologías, etc. que no son sino parte de las culturas.

Uno de los fenómenos prominentes de la cristiana expansiva fue el trayecto final de la teocracia pontifical, la evolución desde toda su *potestas* hacia una simple *auctoritas*, como se observa en la sucesión de bulas; la primera más conflictiva fue *Tuae devotionis sinceritas*

³ DOMÍNGUES, F. CONTENTE; VARANDA, J. M - *Recursos para História Marítima Portuguesa 1200-1700: um projecto de investigação face ao estado da arte*. SANTOS, João Marinho dos - *Estudos sobre os descobrimentos e a expansão portuguesa*.

⁴ Los mapas de las figuras 2, 3, 5-8 proceden de *Cartografía de Santa Cruz*. Edic. de M. Cuesta Domingo. RSG. Madrid, 2003.

(Clemente VI, 1344) por la que se otorga el reinado de Canarias a Luis de la Cerda con jurisdicción temporal y derecho de patronato; hubo numerosas reclamaciones.

El siglo XV fue clave en el proceso histórico luso; tuvo su resonancia en Ceuta (1415) en los avances litorales (Tánger, Alcazarquivir, Arcila) así como el reconocimiento paulatino y sistemático de las costas y archipiélagos de África hacia el Sur⁵. El motor fue eco-



Fig. 2. Mar de ensayos náuticos y tierra de enclaves terrestres⁴.

agunas jurisdiccionales, sí en exclusividad, lo que viene a ser lo mismo formulaciones jurídicas aparte. Lo hacía de una forma un tanto subjetiva pero con una intencionalidad de resolver el problema existente. Lo logró.

Cuando Cristóbal Colón defendió su proyecto ante los Reyes de Castilla (España *lato sensu*) la distancia entre los extremos continentales que estaba separados por aguas que contribuían a unirlos, era asumible para su conveniencia; por otra parte, la experiencia náutica sobre lo que terminó acuñándose como Atlántico y la pericia para navegarlo era más que aceptable para cruzar sus aguas (fig. 2).

Para entonces la experiencia e intrepidez náutica, de los marinos (de origen diverso) asentados en el arco Lisboa-Sevilla, se había demostrado óptima para enfrentarse al océano;

nómico, mercantil y religioso, con el apoyo del poder papal. Cuando se superó el mítico cabo *Nun*, la Santa Sede siguió emitir bulas y Sixto IV (*Aeterni Regis clementia*, 1481) recogió el tratado de Alcáçovas introduciendo, en su traducción a latín, un límite singular con pretensiones de exactitud en un tiempo también concreto, pero de resultado confuso; lo característico para plantear conflictos. Era un límite único; lejos de marcar una línea ni siquiera virtual se señalaba un punto, a partir del cual, los portugueses podían navegar, paralelos a la costa, en una zona, si no de

⁵ A lo que hay que añadir el progreso por Madeira, Azores, cabo Bojador, bahía de Agujín, península de Cabo Verde, La Mina y río Níger, cabo de Santa Catarina, cabo de Buena Esperanza, ...costeando el Índico, hasta Malaca...

los avances técnicos, aunque pudieran parecer precarios, pusieron el resto. Fue bien aprovechado por las coronas de Portugal y de Castilla. Ensayos y avances que se produjeron a lo largo del siglo XV, que dio el aldabonazo con el retorno de Colón, la metamorfosis de Canarias y Azores desde objetivo en crisálida a lúcidas *estaciones de servicio*. Progresos que se pusieron de manifiesto en los siglos siguientes. Y cubriendo las relaciones internacionales, un tratado con intención de establecer un “orden mundial”, Tordesillas, siempre con la mar ejerciendo como clave de la acción.

3. “Os mares de Asia”. La India.

Lo más espectacular fue producido por una generación; la que llegó a producir la configuración de los océanos: la portuguesa mostrando la fachada occidental, siguiendo un ritmo, logrando grandes éxitos, entrando en otro océano (Índico) al sobrepasar El *Cabo de las Tormentas* (Buena Esperanza) y tener vía expedita hacia el Oriente. Castilla aceptó el inverosímil proyecto colombino, jugando con imágenes oportunas y cálculos erróneos; había sido rechazado en Portugal con toda lógica y, de forma inopinada, aceptado en Castilla, donde, contra todo pronóstico, tuvo éxito. Pero halló un formidable obstáculo.

Como todo objeto tiene, al menos, dos fachadas y un cuerpo. Estaba por conocer. La solidez del organismo y se manifestó desde el tercer y cuarto viajes colombinos. Una década más tarde pudo observarse la existencia de la otra vertiente y, confusamente, se tenían algunas noticias del interior continental, particularmente del istmo (*Castilla del Oro*)⁶. Justamente dibujar esa otra imagen lineal del Nuevo Mundo era fundamental para poner los límites al gran Océano llamado entonces “mar del Sur”.

Dos de esos tres océanos confluían formando “Os mares de Asia”, enmarcaban al mayor continente, y las *derrotas oceánicas* que trazaban e iluminaron su fachada Sur, incluyendo la oriental africana. Había sido objeto de ocupación y navegación por los pueblos nativos, de reconocimiento musulmán y chino, en alguna parte; fue el de recorrido y asentamientos portugueses, por África, India, Banda, Java..., como narraba Camões de una oferta a los portugueses (C-II)⁷, hasta alcanzar Malaca, el enlace con el océano Pacífico (fig. 3).

El otro extremo, naturalmente, es el del propio Pacífico, cuyo lejano punto ecuatorial anhelaba Castilla. Eran los mares de Asia sin duda alguna; al menos hasta que se pretendió deslindar uno de otro. El problema adquirió notas dificultosas, en sus fronteras, y conflictivas, en sus habitantes, como se mostró en disputa de 1524-1529, y se demostró en su cartografía contemporánea.

⁶ Hasta 1959 no se había obtenido una imagen de la otra “cara” de la Luna.

⁷ E se buscando vás mercadoría/ Que produz o aurífero Levante, / Canela, cravo, ardente especiearía/ Ou droga salu-tífera e prestante;/ Ou se queres luzente pedrería, / O rubí fino, o rigido diamante,/ Daquí levarás tudo tão sobejo/ Com que faças o fim a tou desejo.



Fig. 3. El Índico recorrido por los portugueses en su avance hacia el Oriente

Poniendo la atención en la zona ecuatorial, cabe preguntarse ¿dónde está el límite entre al Índico y el Pacífico? La primera vez que trató de establecerse tenía un carácter político y un interés económico y afrontó todas las dificultades náuticas y cosmográficas (1524)⁸; no obstante, fue fijado (1529). Pero he ahí que alcanzar exactamente ese punto fue el móvil que desencadenó una serie de expediciones examinadoras del Mar del Sur que delinearon las rutas marítimas dando a conocer la magnitud de los océanos y el aparente vacío de tan inmensas áreas; contribuyó a trazar derrotas hacia el Extremo Oriente insular.

Es evidente que el progresivo reconocimiento de la costa africana y surasiática realizado por naves portuguesas había dejado una imagen cartográfica tanto más perfecta cuanto más próxima a las bases de partida y al recorrido táctil que aquellas gentes efectuaban. La epidermis de gran parte del “Viejo Mundo” quedó dibujada, razonablemente. Cuando alcanzaron el Oriente extremo las dificultades de reconocimiento y cartografiado (PMC, I) resultaron harto complicadas como resultado de la distancia respecto a Lisboa, por el laberinto insular de aquella lejana región y por ser el objetivo esencial de sus viajes y apetencia de sus competidores.

Del mismo modo queda para otro epígrafe las referencias a las rutas oceánicas que, evidentemente, tuvieron una preponderancia natural y planificada en el rumbo Oeste-Este y unas dificultades destacadas en el contrario. La influencia decisiva de vientos y la condicionante de corrientes en superficie no dejaron otras opciones durante la navegación a vela; una cosa es el motor y los vientos, otra, muy diferente, las matemáticas o las distancias. La escasez o carencia de barcos y arsenales imponía el resto.

4. El “obstáculo” en la derrota E-O.

Aquella generación castellana, topó con aquella enorme barrera que impedía a sus barcos acceder a su objetivo oriental. Fue laborioso, caro y lento sobrepasar aquel “estorbo” aislado que, sin solución de continuidad, se oponía a que las naves cruzaran; fue recorrido

⁸ CUESTA, M - La fijación de la Línea –de Tordesillas– en el Extremo Oriente, in *El tratado de Tordesillas y su época*. Setúbal, Salamanca, Tordesillas, 1994 Tomo 3º, págs. 1483-1517.

ejercitando un trabajo de tallado de lo que fueron denominado, por sugestión de lo anhelado, las *Indias* y trasportado a las cartas, a un mapa patrón. Se conoció la forma y magnitud de aquello que no era insular, propiamente, y fue denominado también Nuevo Mundo. Pero solamente fue delineada la fachada atlántica, de forma epidérmica, por sucesión de trazos.

Desde las bases españolas y, especialmente, desde la Casa de la Contratación había sido diseñado, a golpe de proa, el perfil epidérmico del Nuevo Mundo o las Indias. A ello contribuyó la inexistencia pero tozuda búsqueda de un “paso” para que aquellos navegantes pudieran proseguir hacia el Oeste, a lo que se oponían las Indias. A tal efecto hay que subrayar, al menos, tres hitos o fechas destacables: 1493, 1513 y 1522. Posteriormente se concluyó aquella línea litoral en sus ámbitos septentrionales y, también, entre otros objetivos, buscando otro estrecho hacia entre ambos océanos.



Fig. 4. La “cara oculta” del Nuevo Mundo, conformación y base de proyección hacia el oriente.

Todo se había gestado mediante el proyecto colombino, con la oposición de los intereses portugueses. Al retorno del viaje descubridor, la tensión en la Península adquirió inusitada acritud a nivel oficial. Pero comenzó a desarrollarse una red de intercomunicación que llegó a cubrir justamente los océanos; de forma más pausada, también, importantes espacio terrestres. El bojeo de islas ayudó a examinar grandes distancias litorales con los accidentes costeros que presentaban, incluidos los pasos interinsulares o estrechos continentales, si posible fuera, verificarlo diferenciando y dibujando “ínsulas”, “peneínsulas” y demás accidentes costeros, estudiar la navegación conociendo la condiciones marítimas, principalmente el impulso de vientos y el condicionamiento de corrientes. Conocer la cara oculta del “obstáculo” no resultó tan enmarañado pero tampoco fácil; era “un mundo en crecimiento” que exigió de ilusionante persistencia; más lento ha resultado conocer la cara oculta de la Luna y el objeto estaba

a la vista de todos. Así pues, conocer el otro perfil del Nuevo Mundo comenzó, tímidamente, en una visión entusiasta (1513) y necesitó de toda la época hispánica⁹.

Para forjar la otra línea litoral, primero había que establecer una posición sobre ella. El proceso para aquella actividad recibió el nombre de “búsqueda del paso”. Pero esa obstinación solo logró, como se ha mencionado y no es poco, definir la imagen atlántica. Es cierto que Colón, a partir de 1502, estaba persuadido de la existencia de otro mar¹⁰ pero en 1513, mediante las infor-

maciones obtenidas de los nativos, Balboa pudo producir la ceremonia de “descubrimiento y toma de posesión” (25/09), que tradicionalmente tenía cierto valor jurídico.

Conocemos el espacio que llegó a avistar al Sur (fig. 5), sabemos de su delirio y hay que concluir en que, una vez alcanzado, el reconocimiento de toda la costa podía considerarse seguro. No podía predecirse el tiempo ni los protagonistas, pero sí el resultado. Se sabía la existencia del *Mar del Sur*, pero se ignoraba el acceso a las naves que pudieran cruzarlo hasta alcanzar la Especiería Qse hallaba en latitud 0°, como bien sabían; problema grande por venir fue la derrota de regreso a la base.



Fig. 5. Mar del Sur hollado por Balboa.

5. Cruzaban un mar pero regresaban de un océano.

La muerte de la Reina y del “Almirante de la mar océano” puso fin a una etapa extraordinaria pero sin hallar una solución que permitiera a los barcos sobrepasaran aquel embarazoso impedimento para alcanzar la China y la India con rumbo Oeste. El rey Fernando, no obstante, apostó por perseverar en el empeño, por proseguir en la laboriosa empresa. Ensayos portugueses, sin sobrepasar la línea de Tordesillas (Alvares Cabral) o quizá saltándosela (los Corte Real y Fernandes Lavrador) habían enriquecido la cartografía de la costa atlántica; no

⁹ El conocimiento completo, incluido el interior continental, desde 1598 hasta 2023. *ATLAS of cape Horn: the cartography of Sauthern America 1500-1725*. Ed. Pieter Kroon, Maarten Kein et alli. Brussum (Holanda). Thoth, 2016.

¹⁰ En 1507, “América”, en el mapa de Martin Waldseemüller, separaba el “Mar del Sur” del “Mar del Norte”; sin embargo, el bosquejo del manuscrito denominado Zorzi (realizados con datos que han sido atribuidos a Bartolomé Colón) une China con el Nuevo Mundo, sin solución de continuidad.

obstante, Portugal tenía mayor interés en obstaculizar la llegada del reino competidor que en dispersar sus fuerzas reconociendo, explotando o defendiendo una nueva y problemática ruta.

Asimismo se conoce que Portugal, simultáneamente, entraba en el mismo océano en la otra punta. Todo aquel inmenso espacio se hallaba a disposición de sus navegantes pero faltaba el interés, con buen criterio, de engolfarse en otro mar cuya extensión y circulación atmosférica estaba por conocer; sus preferencias fueron hacia la costa continental inmediata e islas próximas, con el tiempo, hasta el clásico Zipango.

La Junta de Burgos decidió dotar a la Casa de Contratación de un cargo singular (Piloto Mayor) e impulsar una expedición *definitiva* hasta las Molucas; fue la capitaneada por uno de esos pilotos (Juan Díaz de Solís). Por la capitulación (Mansilla, 24/11/1514)¹¹ Solís se compromete a *ir a descubrir a espaldas del Castilla del Oro... y de allí adelante ir descubriendo... 1.700 leguas y más si pudieres... de lo que no se ha descubierto hasta ahora... contando que no toque en costa alguna de las tierras que pertenecen a la Corona real de Portugal, so pena de muerte....* La capitulación quedó ratificada en las reales instrucciones (de la misma fecha)¹² para el descubrimiento y toma de posesión que hiciera. Era interesante por su misión de reconocimiento del Mar del Sur, para abrir la vía de acceso marítimo enlazando con el espacio centroamericano y alcanzar el Oriente. Fue una expedición característica de descubrimiento (3 naves y 70 hombres) que presumía la eventual existencia de un paso. No era tal sino un estuario inconcebible en la Península, ni siquiera podía rivalizar el mar de Palha; se trataba del mar Dulce o río de Solís o mar de Solís o Río de la Plata¹³.

La incorporación de portugueses al centro sevillano fue el empuje definitivo¹⁴. La partida de Magallanes, el retorno de Elcano y la pretendida explotación del éxito por parte de Carlos I dieron lugar a la máxima tensión, a las negociaciones de Badajoz-Elvas (1524) y a la resolución, por vía política-económica (Zaragoza, 1529). Debía ser plasmada en la cartografía y aparece en las cartas universales, en el Padrón Real, adornadas al uso de la época, entre otros dibujos, con la expresión de a dónde o desde dónde procedían sus naves y cuál era su objetivo. Puede afirmarse que la línea de Zaragoza tenía una vocación de pasado. Proyectaba una línea astronómica no trazada sobre el hemisferio opuesto, confirmando el fascinante término de “antimeridiano”; un límite que con idea, aproximadamente, meridiana dejaba a la Especiería, de manera provisional, en el área de influencia lusa; las Filipinas, en la zona española.

¹¹ La capitulación no es recogida en Vas, Milagros del (*Capitulaciones de Indias en el s. XVI*. Ed. ICI. Madrid, 1986) aunque se conocía, a través de la CODOIN y de la obra de Navarrete; permite pensar que el documento original podía estar traspapelado.

¹² Y es reseñado en algunos nombramientos para la expedición (AGI, *Patronato*, 2, 6), como el de Pedro Alarcón (contador y escribano) y de Francisco Marquina (factor).

¹³ Tras tocar en el puerto de Candelaria y en la isla de Martín García, Solís desembarcó con algunos de sus hombres en la costa guaraní, donde los nativos capturaron a los desembarcados y se los comieron (1516). Un superviviente deambuló para testimonio del fracaso y afirmación del derecho que asistía a España sobre aquella región, que caía dentro de sus límites, según el tratado de Tordesillas (fig. 6).

¹⁴ Como se estudió en el Simposio anterior y en numerosos trabajos publicados en torno a 2019 y antes, especialmente desde el Vº centenario del tratado de Tordesillas o del Descubrimiento, etc.



Fig. 7. El “paso”.

Había que pensar en el Estrecho y más allá. Partió, desde La Coruña, la segunda expedición en cruzar el *paso* (1526); las dificultades para cruzar el estrecho (fig. 7) fueron superiores a las sufridas en la primera expedición, aunque se hallaba enrolado el propio Elcano; el estrecho de Magallanes se mostró menos grato que lo descrito por Pigafetta¹⁵. Toda la travesía fue un sufrimiento continuo, como lo soportado durante el tránsito por el Mar del Sur; la expresión que recordó Urdaneta, en otro viaje, es todo un testimonio de la situación: *nos ahogábamos de sed*.

El Rey había nombrado a *frey García de Loaisa* como Capitán General de la armada destinada a la *continuación y contratación de la especiería a las nuestras islas de Maluco e tierras e provincias de ellas... desde que con la bendición de nuestro Señor se haga a la vela en la ciudad de La Coruña, hasta llegar aquel archipiélago*. En pleno océano fallecieron, entre otros, Loaisa y Elcano; no obstante la derrota llevó a los supervivientes por Guam hasta Filipinas y Molucas.

En aquella misma década se hicieron algunos ensayos: En 1525, Francisco de Hoces, en la “San Lesmes”, quedó apartado de la misma expedición Loaisa sin llegar a penetrar por el cabo Vírgenes y los vientos parece que los condujo hasta los 55°S, donde acaba la tierra americana y, entre brumas, avistar el cabo que, después, fue denominado de Hornos y las aguas que él navegó, aparecen en mapas hispánicos con el nombre de “Mar de Hoces”¹⁶. Otra de las naves, el patache “Santiago”, también fue dispersada después de cruzar el estrecho, recorrió la fachada americana en el Pacífico hasta alcanzar la Nueva España.

Otros europeos cruzaron por el Estrecho y ejercieron la piratería y corso contra los barcos españoles, antes de los hermanos Nadal. Pero los estrechos separan o unen espacios terrestres, por consiguiente aquel final de América debía tener tierra continental o insular más allá. La primera fue buscada con ahínco y fue incorporada a las cartas; en cuanto a isla,

¹⁵ Estrecho “de los Patagones” (1/11/1520) de navegación difícil y laboriosa (26 días) visto con euforia por Pigafetta que, al salir al otro océano lloraron de alegría y afirmó, llevado por la euforia, y hermooseó la travesía hasta el punto de afirmar: “yo creo que no hay mejor estrecho que este”.

¹⁶ Medio siglo después un pirata inglés venido a más llevó su nombre a la cartografía con éxito.

pudo ser sobrepasada y ponía el punto extremo, era el cabo de Hornos (Hoorn) que ha sido considerado el fin meridional de América; un punto mucho más difícil y comprometido para la navegación que el otro cabo, el Cabo de África, que se halla 20⁰ más al N. y tan dificultoso navegando con rumbo E-O¹⁷.

Otros europeos cruzaron por el Estrecho y ejercieron la piratería y corso contra los barcos españoles, antes de los hermanos Nadal. Pero los estrechos separan o unen espacios terrestres, por consiguiente aquel final de América debía tener tierra continental o insular más allá. La primera fue buscada con ahínco y fue incorporada a las cartas; en cuanto a isla, pudo ser sobrepasada y ponía el punto extremo, era el cabo de Hornos (Hoorn) que ha sido considerado el fin meridional de América; un punto mucho más difícil y comprometido para la navegación que el otro cabo, el Cabo de África, que se halla 20⁰ más al N. y tan dificultoso navegando con rumbo E-O¹⁸.

Los viajes que habían seguido la estela colombina transportaron al mapa esa fachada que, al cabo de una generación, podía darse por aceptablemente conocida; habían producido avances muy apreciables en el interior continental a la hora de comprender su magnitud y disposición del Nuevo Mundo. En las travesías y en las cartas se evidencia el inmenso vacío del gran océano y se sugiere cierta sensación de vértigo; también se manifiesta la carencia de la “línea delimitadora” y la otra imagen del perfil continental indiano.



Fig. 8. El Extremo oriente.

¹⁷ En el mismo siglo, Pedro Sarmiento de Gamboa (1580) tuvo que poner rumbo a España desde el estrecho de Magallanes; y, en la primera parte del XVII, la expedición de Gonzalo y Bartolomé Nodal fue enviada por Felipe III a reconocer el Estrecho (Lisboa, 1618) y bojearon Tierra de Fuego (1619) antes de enfilarse hacia Portugal, donde se hallaba el Rey. Difundieron que podía navegarse por el extremo de Tierra de Fuego y que su punto terminal, cabo de Hornos, era preferible al estrecho de Magallanes; su mapa es una evidencia, los vientos fueron otra. Por aquel entonces, Gabriel de Castilla, palentino afincado en Lima, navegó desde Valparaíso hasta alcanzar, presumiblemente, los 64°S y avistar el continente antártico; asimismo, hay datos que permiten afirmar que descubrieron las Shetland del Sur. El Paso podía considerarse objetivo alcanzado, cuestión a parte fue su defensa.

¹⁸ En el mismo siglo, Pedro Sarmiento de Gamboa (1580) tuvo que poner rumbo a España desde el estrecho de Magallanes; y, en la primera parte del XVII, la expedición de Gonzalo y Bartolomé Nodal fue enviada por Felipe III a reconocer el Estrecho (Lisboa, 1618) y bojearon Tierra de Fuego (1619) antes de enfilarse hacia Portugal, donde se hallaba el Rey. Difundieron que podía navegarse por el extremo de Tierra de Fuego y que su punto terminal, cabo de Hornos, era preferible al estrecho de Magallanes; su mapa es una evidencia, los vientos fueron otra. Por aquel entonces, Gabriel de Castilla, palentino afincado en Lima, navegó desde Valparaíso hasta alcanzar, presumiblemente, los 64°S y avistar el continente antártico; asimismo, hay datos que permiten afirmar que descubrieron las Shetland del Sur. El Paso podía considerarse objetivo alcanzado, cuestión a parte fue su defensa.



Fig. 9. Interpretación errónea del Extremo Oriente unos años antes del proyecto Magallanes ("esbozo Zorzi").

A lo largo de la década 1513-1522, se produjeron los primeros acercamientos al Pacífico, por parte española, y fueron recogidos por los mapas de la Casa de la Contratación. El hecho fehaciente fueron los protagonizados por Balboa (en una toma de contacto) y Magallanes (entrando con su flota y cuando llegó a la latitud para aprovechar los alisios y cruzar aquellas aguas). Y se podía disponer y, en el mapa se hallaban, dos humildes, o no, puntos y una derrota. Problema sustancial fue la de retorno a la Península o, al menos, a tierras americanas; el primero en fracasar fue Gómez de Espinosa (aunque pudo alcanzar los 44°N); no se logró hasta 1565. Aquel espacio por grande que fuera, por muchas dificultades que presentara, podía darse por descubierto; cuestión aparte es el protagonismo, la secuencia, las fechas y las imágenes de eso que ya son denominados "los ojos de la historia". El progreso luso había alcanzado hasta las mismas Molucas (Francisco Serrão) y China (Jorge Alvares), basta mostrar sobre la esfera el cuadrado formado (en coordenadas actuales) por los paralelos 40°S y 22°N y los meridianos 102° y 128°E).

Los intereses apuntados por España hacia 1520 oscilaron, en sus máximos hasta 22°N . 90°E (Fernández de Enciso) y, cayeron hasta los 126°E (Ternate) hacia 1530. El efecto inmediato fue transformar la visión de un mar en la percepción de un océano. De las aguas que divisaron en 1513 mirando hacia el Sur, cuando retornó Elcano se pensó que era algo más que



Fig. 10. Mar del Sur delimitado por la imagen de las Indias (García de Torenó) y el gran vacío oriental.

un mar; a continuación, fueron ampliándose horizontes navegando, sucesivamente, en todas las latitudes y longitudes. El esfuerzo fue colosal¹⁹ por parte de España y, más tarde, también participaron otros navegantes europeos siguiendo las estelas de los que les precedieron²⁰.

6. El vértigo del vacío. La “cara oculta” de las Indias; formación y base de proyección.

La fachada de las Indias en el Mar del Sur tenía una longitud aproximada de 16.000 Km.; había que reconocerlos al tacto y transportar la figura al papel para que los “estados mayores” de los descubrimientos y exploraciones pudieran hacer proyectos. El contacto inicial de Balboa vio su fruto en la fundación de Panamá y su proyección comenzó cuando Elcano regresaba de su circunnavegación. Solamente puede abordarse un reconocimiento oceánico por latitudes para proseguir con este punto.

Pascual de Andagoya puso rumbo desde Panamá (1522) hacia el “Birú” y avanzó solamente hasta el río San Juan. Diez años después Pizarro consiguió llegar a la costa septentrional del Perú. Panamá-Perú-Chile abrían aquella línea al osado que se enfrentara por aquel espacio. El resto de la ribera marítima hasta el Estrecho fue, voluntariamente o no, objeto de la navegación en ambas direcciones; Ladrillero (1558) llevó a cabo una descripción minuciosa de la costa; era un levantamiento cartográfico de aquel complejo insular para contribuir al control y defensa del Estrecho.

Fueron efectuados viajes de descubrimiento desde el Sur de América hacia el Oeste, llegando a cruzar el océano con la capacidad de volver a las bases, a caballo de los vientos; hicieron varios intentos para averiguar qué había al poniente. Pero la extensión marina y la escasez de puertos en que apoyarse fue una dificultad general y muy apreciable tanto en su estrategia como en la logística hasta alcanzar su otra fachada.

Naturalmente fueron avistados algunos tramos costeros; particularmente interesante fue el de Chiloé (fig. 11). Primero fue Alonso Camargo (1540); observó, desde la cubierta, la costa de “Isla Grande”. Más detenida fue la exploración de Francisco de Ulloa (8/11/1553) que pudo valorar la complejidad de aquel archipiélago. Una década más tarde (1567) Martín Ruiz de Gamboa, impuso el epónimo, quizás, topónimo Nueva Galicia a aquel territorio chilota²¹.

¹⁹ PADRÓN, F MORALES - *Atlas histórico cultural de América*. Vol. I. Las Palmas de Gran Canaria, 1988; Vv. AA - *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*. Ed. Naval. 3 vol. Madrid, 1992.

²⁰ La Compañía holandesa de las Indias orientales fundó Batavia un siglo después que de la presencia luso española en aquel océano; su expansión fue importante. Apartada España, Holanda llegó a las Molucas en 1602 y, después, fundaron Batavia (1619). Seguían buscándose las islas “Rica de Oro” y “Rica de Plata” en el Pacífico Norte; la topografía recogió numerosos legendarios hasta tiempos muy posteriores.

²¹ Fue en el siglo XVIII cuando la crisis de las misiones provocó un cambio de protagonistas; la expulsión de los jesuitas trató de ser compensada con el esfuerzo de los franciscanos. En la costa meridional de Chile fueron destacados dieciséis frailes procedentes de Ocopa; embarcaron en El Callao y 42 días después alcanzaron San Carlos de Chiloé, en una región marítima, en altas latitudes meridionales, frías, con escasez de población, pobreza de recursos, dificultad de movilidad y vida especialmente dificultosa; tanto que unos años después (1791) sobrevivían cinco frailes.

Las aportaciones geográficas más importantes y minuciosas proceden de fray Pedro González de Agüero²², después de navegar por aquellos canales y ensenadas e incluso buscar la “Ciudad de los Césares”; su obra: *Colección general de las expediciones practicadas por los religiosos de Santa Rosa de Ocopa...* (RAH) y, fundamentalmente su *Descripción de la provincia y Archipiélago de Chiloé en el Reino de Chile y Obispado de la Concepción...*, con informes reservados para el Rey (1791)²³.

Había dos puntos de interés geoestratégico: el paso hacia el Atlántico por el Estrecho y por tierra, cruzando aquella *loca geografía*; ambos fueron objeto de atención por los frailes. Por

lo que respecta a la navegación, las de los padres Marín y Real, otra de Menéndez (con dotes de marino y alpinista) y alguna empresa más²⁴.

La proporción entre la magnitud del océano y las tierras en derredor es abrumadora. El mapa ofrece una sensación de vacío con un número copioso de pequeñas islas dispersas o, en ocasiones, arracimadas que, entre los meridianos 75 y 158 muestran, un aspecto desolador para un navegante de los siglos XVI y XVII; solamente se ven algunas pequeñas islas cercanas al continente americano (Pascua, Juan Fernández, Cocos, Malpelo y Galápagos...), otras a lejanas latitudes (Micronesia) y los archipiélagos costeros de los continentes, al Norte y al Sur.

El conocimiento de aquel mundo poli insular fue muy laborioso, de ocupación incompleta y control deficiente (el sistema defensivo



Fig. 11. Archipiélago de Chiloé (González de Agüeros).

del Estrecho ofrecía dificultades y el del Pacífico era muy complejo). La situación de las islas y la dinámica del océano pueden explicar lo laberíntico del proceso. Por ejemplo, la isla de Pascua se halla en un paralelo próximo y meridional al trópico de Capricornio donde la figura del océano muestra un virtual puente a través de las de San Ambrosio, San Félix, Sala y Gómez y Pascua que comunicaría América con las Tuamotu, como punto de confluencia.

En fin, el reconocimiento del gran océano solo parece factible señalándolo por latitudes. Los finales, hacia el Oriente, conflictivo; en la cara del Pacífico de las Indias, en el Este y Sur

²² CUESTA, M - Aportación franciscana a la geografía americana. *In congreso internacional sobre los franciscanos en el Nuevo Mundo*: 536-577. La Rábida, 1987; y, “Descubrimientos geográficos durante el siglo XVIII. Acción franciscana en la ampliación de fronteras”. *Los franciscanos en el Nuevo Mundo, siglo XVIII*: 293-342. Cholula-Puebla, 1991.

²³ AGÜEROS, P GONZÁLEZ DE - *Descripción histórica de Chiloé*, 1791. Santiago, IIPTCh 1988.

²⁴ MARTINIC, M - *La individualidad geográfica de la tierra magallánica en el reino de Chile*. Santiago, IIPTCh, 1985.

intertropicales, así como el N y NO, laborioso e infructuoso en una búsqueda de otro Paso. Véase por sectores, volviendo a los hechos:

a) El *Pacífico meridional* es lugar idóneo para comenzar el recorrido. A través del Estrecho fue abierto el océano a la navegación hacia oriente; desde El Callao y Valparaíso se efectuaron otras llenas de interés, como se refleja en algunos ejemplos, siguiendo a sus principales protagonistas (con abundante documentación):

El inexperto Álvaro de Mendaña ejecutó una navegación descubridora²⁵ desde Perú, rumbo al Oeste (19/11/1567). Arribaron al archipiélago de las “islas de Poniente” (Salomón); quedó seducido por el ambiente y pretendía volver a ellas. El virrey Toledo no comprendió el eventual interés de tanto gasto para tan escaso fruto en comparación con lo que se vislumbraba en el continente. Mendaña, batalló en la Corte y logró una capitulación; a cambio de sus presumibles éxitos obtendría, en un habitual “te daré”, el cargo de Adelantado y el título de marqués del Mar del Sur pero “a coste cero”, sin apoyo financiero oficial. Las dificultades no cesaron.

Pudo armar sendos navíos²⁶ en las islas Marquesas, cuando Hurtado de Mendoza fue nombrado virrey Mendaña (1595). Mes y medio después de partir de El Callao, en pésimas condiciones náuticas, naufragó una nave y se perdieron muchos pasajeros en Santa Cruz. Las complicaciones se multiplicaron (enemistad con los nativos, agresiones y difusión de enfermedades que se llevó por delante al propio Mendaña, dejando como “gobernadora” a su esposa. Isabel de Barreto tomó el mando y dispuso proseguir, en condiciones penosas y con escasa información, hasta Filipinas donde pensaba enrolar pobladores para las islas que se le habían asignado. El viaje, en condiciones precarias, concluyó en la Nueva España merced a la pericia de Quirós.

Fernández Quirós demostró ser un viajero extraordinario y un relator interesante. Después de las peripecias sufridas en el Pacífico meridional y su viaje hasta Nueva España vía Filipinas, regresó a Perú dispuesto a proseguir la empresa. Acceso vía Perú y preparó su expedición (1606) con objetivo en el continente Austral pero los vientos no le permitieron sobrepasar los 30°S. Cambió de rumbo y llegó a las Salomón no sin antes descubrir algunos islotes (Hao era el único habitado).

Quirós consideró que había descubierto su continente austral y le dio el eufónico nombre de “Austrialia del Espíritu Santo” (actualmente, ha perdido el nombre de la dinastía y del espíritu y se ha quedado con Santo) y la ciudad, Nueva Jerusalén. Los “vientos rugientes”²⁷ pusieron las cosas difíciles y los esfuerzos infructuosos. Tomaron el rumbo hacia la Nueva España, atrás había quedado Luis Váez de Torres; antes de pasar por las islas Molucas (Ternate), recorrió toda la

²⁵ Con dos naves y 160 hombres (Sarmiento de Gamboa en la tripulación).

²⁶ Viajaba el relator del viaje, Pedro Fernández de Quirós, colonos dispuestos a afincarse con familiares y algunos, con sus esposas.

²⁷ Los potentes de Oeste, 40°S, adornados por la onomatopeya, son denominan así. A 50° son los “aulladores” y a los 60° son denominados “bramadores”. Para subrayarlo, las gentes de mar, tan atentas a lo religioso, no tuvieron empacho en afirmar: *Dicen los viejos lobos de mar, que por debajo de los 40 grados de latitud sur, no hay ley, pero que, debajo de los 50, ni siquiera hay Dios.*

costa meridional Nueva Guinea, y aquella gran isla quedó separada de Australia en los mapas más exactos; cruzó el estrecho que lleva su nombre y terminó por arribar a Filipinas y Nueva España. Sucesivamente fueron incorporados a la cartografía los archipiélagos que iban surgiendo ante los barcos, a veces muy precarios, a lo ancho del Pacífico Sur; en ocasiones alcanzando tierras ya conocidas, otras, simplemente, pasando ante islas que no vieron o que eran poco acogedoras.

De tal modo, deben ser mencionados, al menos, Juan Fernández, quien descubrió las islas que llevan su nombre (1574); fue una navegación inteligente, lenta y arriesgada en que, soslayando la corriente que terminaría denominándose de Humboldt, podía alcanzar latitudes meridionales deseadas. Otra cosa es que la isla jugara su papel en el sistema defensivo del Pacífico y que España (s. XVIII) construyera un fuerte en la isla de *Más a Tierra*, para luchar contra la piratería.

Como la actividad pirática contra buques españoles en aguas de ambos océanos era intensa; la información recogida en el virreinato peruano, el virrey Amat²⁸ ordenó atender el sistema defensivo del Pacífico, la revista de las islas susceptibles en ser refugio de contrabandistas, especialmente la Tierra de David; en su cumplimiento tuvo un papel notable Felipe González Ahedo (o Haedo). Avistó una isla desconocida en los mapas, la bojearon y tomaron posesión con el nombre de David (15/11/1770) y, para contribuir a la ceremonia de confusión sobre la toponimia del Pacífico, los frailes la denominaron San Carlos, posteriormente conocida por Pascua. Su mejor aportación geográfica fue la cartográfica y artística.

b) En el Pacífico central, las islas Carolinas se hallaban situadas de tal manera que el acceso a ellas no parecía complicado, si se era capaz de cruzar el océano. La isla de San Bartolomé fue observada por Toribio Alonso de Salazar y Diego de Saavedra (1526); Saavedra tomó posesión (1528)²⁹; y otros navegantes las visitaron: en 1542, 1543, 1545 e, incluso, hizo escala Legazpi (1565). La toponimia fue cambiante hasta que, avanzado el siglo XVIII, Francisco Lezcano las denominó Carolinas (reinaba Carlos II), que incluían también las Palaos.

Por su parte hay una disputada historiografía sobre las aportaciones Alonso de Arellano y Andrés de Urdaneta siendo el segundo el que tiene el honor de descubridor del “tornaviaje” (1565); a partir de aquella aportación, navegar por el océano dejaba de tener la incertidumbre de un final problemático y quedó trazada la ruta del *Galeón* por excelencia.

c) *En la línea ecuatorial* fue descubierto, fortuitamente (fray Tomás Martínez Gómez, 1535)³⁰, un archipiélago llamado a adquirir una extraordinaria fama: Galápagos³¹; se hallan

²⁸ CASADO, V RODRÍGUEZ; PÉREZ-EMBED, F - *Construcciones militares del Virrey Amat*. Sevilla, CSIC., 1949; *Memoria de gobierno de Manuel Amat y Junient, virrey del Perú*. Sevilla, CSIC, 1947.

²⁹ Fracasó reiteradamente en su intento de retornar a Nueva España.

³⁰ CUESTA, M.: *Descubrimientos náuticos y geográficos de fr. T. Martínez Gómez, obispo de Panamá. Los Dominicos y el Nuevo Mundo: 400-430*. Sevilla, 1987.

³¹ “Carta de fray Tomás de Berlanga a Carlos V (Puerto Viejo, 26/4/1535) describiendo su viaje y los padecimientos sufridos en él” y “descripción particular de las islas...” (AGI, *Patronato*, 2, 2, 2), en CUESTA, M.: *Las islas “Las islas Galápagos en la dinámica del océano Pacífico”*. Revista Historia Naval, IV, 12: 4-38. Madrid, 1986, apéndices 1 y 2.

en un conducto corto (menos de mil Km.) que no convenía sobrepasar a los navegantes. El viaje del obispo hacia Perú que le llevó al descubrimiento de estas islas lo detalló, él mismo, minuciosamente: empujado por los alisios del norte, *trajo el navío muy buen tiempo de brisa, siete días*, después *dionos calma seis días* e inmediatamente, impelido por la dinámica de la región, *eran tan grandes la corrientes e nos engolfamos de tal manera que miércoles 10 de marzo [1535] vimos una isla*. No resultó fácil desembarcar en la siguiente, *estuvimos tres días en tomar la isla, con calmas... padecimos muchos trabajos*.

Su descripción es interesante pero no coincidía con las noticias que tenían de su destino andino, *pensando que no estábamos de la tierra del Perú más de 20 o 30 leguas, continuamos con el agua dicha... e hicimos a la vela*. Convencidos de que se habían internado en el océano, navegaron once días más hasta agotar las reservas de agua, calcular la latitud, comprendieron que viajaban en dirección contraria, viraron y, tras ocho días vieron tierra. No solo habían descubierto el archipiélago sino que también dedujeron con buen criterio el sistema náutico de la región. Las otras islitas de Malpelo (Colombia) y Coco (Costa Rica) pudieron jugar un papel importante en el poblamiento biológico de este archipiélago; la circulación atmosférica jugó un rol fundamental (CUESTA, *Las islas Galápagos*, 1986:10-14).

d) El pacífico centroamericano fue objeto de atención y confluencia de las rutas terrestres comenzadas en centros opuestos hacia su respectiva periferia: Panamá y México. El contacto de y la fundación de propiciaron el reconocimiento de aquella línea litoral que, hoy, son de Panamá, Costa Rica y Nicaragua. El primer avance fue objeto de algunas aproximaciones e informaciones que le hicieron pensar a Cortés en la existencia de otro “paso”³²

González Dávila estaba relacionado con Andrés Niño y ambos veían la oportunidad que brindaba la hazaña de Balboa; sus relaciones en la Corte les lograron una capitulación (AGI, Patronato, 20, 3, 1) para ir a descubrir por la costa del Mar del Sur de tierra firme, con tres navíos... *y ha de descubrir al Poniente hasta 1.000 leguas de mar o de tierra, metiéndose y engolfándose en la mar algunas veces, la vía del Sur, 200 leguas o todo lo más que los dichos navíos puedan sufrir, y ha de buscar contratación de especiería, oro, plata, perlas, pedrería y otros metales*. Perfecto pero iban a encontrarse con un poderoso enemigo: lidiar con el gobernador Pedrarias Dávila para lo cual, parece que el paisanaje no sirvió mucho a Dávila. Gil González tampoco se arredró y, con los carpinteros de ribera que llevaba en su hueste, se asentó en el golfo de San Miguel-río Balsas para construir unos barcos que les permitieron llegar a corta distancia, islas de las Perlas, donde aquella precaria armada quedó aplanada. Lo extraordinario fue la vuelta, construcción de cuatro embarcaciones que les permitieron alanzar la costa de Chiriquí; el informe de Andrés de

³² En su *segunda carta relación* (15/10/1524) comunica a Carlos I que *había opinión de muchos pilotos* (Pérez de Meneses, Tello de Guzmán, Ayoras, A. Niño, de Juan de Castañeda y Hernán Ponce de León hasta golfo Dulce y península de Nicoya (1519), una acción que fue continuada por Gil González Dávila (1519-1523) *que en aquella bahía* (Ascensión) *sale estrecho a la otra mar, que es la cosa que yo, en este mundo, más deseo topar*.

Cereceda³³ está lleno de noticias interesantes aunque no náuticas. Gil González aún se esforzó más en su acción hasta enlazar con los progresos novohispanos hacia el Sur.

e) *Hacia el N y NE del océano ¿Un nuevo paso?*

En latitudes más septentrionales se prosiguió en el descubrimiento de la costa y penetración hacia latitudes más occidentales y se complicó con la presencia, choque y culminación de un conflicto internacional. Eran tiempos tardíos en que la acción estaba asentada en cualquier coordenada y sus intereses económicos los defendían con ahínco. Fue la internacionalización de las rutas del mar.

El NE del Pacífico fue objeto de algunos recorridos españoles, ya en el siglo siguiente, hasta encontrarse con los avances rusos; para cortar aquel desarrollo fueron enviadas sendas expediciones para reafirmar la soberanía española sobre la isla y región de Vancouver, las de José Pérez Hernández (1774) y la de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1775). La gran isla fue explorada por Esteban José Martínez (1789); construyó el fuerte “San Miguel” que fue efectivo en la lucha contra los ingleses. No se llegó al enfrentamiento armado; la negociación de Juan Francisco Bodega y Quadra con George Vaocouver, acabó entregando aquella gran ínsula, que recibió el nombre de “isla de Quadra y Vancouver”.

La búsqueda del paso inverso, desde el Pacífico al Atlántico puede calificarse, como mínimo, de novedoso; cierto es que cualquier estrecho comunica dos puntos y es accesible desde cualquiera de sus límites para quienes tengan capacidad para afrontarlo; si de forma inopinada o intencionadamente podía sustituir a España en su posición en el Pacífico era un objetivo muy apreciable³⁴. Logrado el tan trabajosamente perseguido y al fin, quizá, hallado. En 1521, el virrey de Nueva España, Luis de Velasco, marqués de Salinas, patrocinó sendos viajes de *Ioannis Fokas*. Juan de Fuca, como es conocido, fue notable por su biografía, interesante por sus viajes en los extremos latitudinales del Pacífico (China, Filipinas, Nueva España) y destacado por sus dos viajes al norte de México. Fracaso en una primera tentativa para descubrir el nuevo estrecho por una rebelión a bordo que acabó con el retorno a California; cuando regresó a Acapulco de la segunda expedición (1592) informó que lo había hallado a 47°N y que había una gran isla a la entrada; así está recogido en la cartografía con una leve rectificación de latitud (Juan de Fuca) para hallar un nuevo paso por el Norte, el Estrecho de Anián³⁵.

Fue el desencadenante de una actividad vehemente. En 1539, Hernán Cortés³⁶ encargó a Francisco de Ulloa navegar a lo largo de la península de California. Ulloa llegó a la conclusión

³³ FERNÁNDEZ, León - *Conquista y poblamiento en el siglo XVI. Relaciones histórico geográficas*. Ed. Costa Rica. San José, 1976.

³⁴ El apócrifo estrecho de Anián fue buscado por doquier y, algunos lo “hallaron” (Fuca, Hudson, 1610, Baffin, 1616).

³⁵ *Anian Regnum* o China o las Indias (del Oriente) *lato sensu*. Tendría la virtud de comunicar Europa y el Oriente, en menor tiempo, con menos dificultades, sin necesidad de alcanzar el estrecho de Magallanes ni remontar todo el Pacífico. En nelsiglo XXI se acaricia la idea de que se logrará, más al norte, mediante el cambio climático que deshiele algunos pasos.

³⁶ CUESTA; M - Cortés y el mar. *Revista de historia naval*. Madrid. No. 141(2018), p. 59-90.

de que aquel golfo era de un estrecho que debía conectar el Pacífico con el de San Lorenzo. Su viaje dio pie a la idea de la existencia de una isla de California³⁷ y supuso el comienzo de la búsqueda del estrecho de Anián.

e) Cuando Cortés conquistó México ganaron un tramo de la costa del Pacífico. El mar no era su fuerte pero suficientemente inteligente, lo había demostrado, para saber de su importancia. Cortés informó al Rey (*Tercera carta de relación*) y el Rey le incitó a que dos de las naves que estaba construyendo fueran *en demanda de las dichas islas del Maluco hasta hallar nuestras gentes que en ellas están* o sea, recuperación de los supervivientes, la conquista de las fortalezas que tenían los portugueses en la isla de Ternate, averiguar dónde estaban las mejores y más abundantes especias e indagar cómo se cultivan las plantas productoras y traer algunos ejemplares a Nueva España para proceder a su aclimatación y producción allí. Cortés envió a Álvaro Saavedra que en desde Zihuatanejo (31/10/1527) realizó una navegación difícil, cruzó el océano hasta las Carolinas y arribar a Filipinas y Molucas. Pero dos intentos y ocho meses de esfuerzos no fueron suficientes para establecer la ruta de retorno. Por su parte Hernando Grijalva pudo llegar a Nueva Guinea en 1538.

La isla de California también planteó algunos problemas de identificación, alcanzada por Fortún Jiménez (1533) y Francisco de Ulloa³⁸ manifestó que era una península pero no quedó desterrado el legendario error de que se trataba de una isla; y, Juan Rodríguez Cabrillo sobrepasó la latitud de la bahía de California.

La expedición de López de Villalobos (BNE, Ms. Rs. 18)³⁹ cruzó el océano pasando por la isla de Roca Partida (Clarión o Santa Rosa, de las de Revillagigedo), San Esteban y Los Jardines (de las Marshall), Matalotes (de las Palaos), los Arrecifes (de las Carolinas) para arribar a las Filipinas. Por su parte Ortiz de Retes realizó alguna aportación entre Molucas y la costa septentrional de Nueva Guinea (1542-1545).

Tras la conquista de México los españoles ocuparon dos tercios del sur de México, toda Centroamérica y la costa sudamericana hasta Chile. Las pesquerías de perlas en California también jugaron un papel importante en el reconocimiento de la región. Sebastián Vizcaíno⁴⁰,

³⁷ Que era narrada en las Sergas de Esplendian (hijo de Amadís de Gaúla): *Sabed que a la diestra mano de las Indias existe una isla llamada California muy cerca de un costado del Paraíso Terrenal; y estaba poblada por mujeres negras, sin que existiera allí un hombre, pues vivían a la manera de las amazonas. Eran de bellos y robustos cuerpos, fogoso valor y gran fuerza. Su isla era la más fuerte de todo el mundo, con sus escarpados farallones y sus pétreas costas. Sus armas eran todas de oro y del mismo metal eran los arneses de las bestias salvajes que ellas acostumbraban domar para montarlas, porque en toda la isla no había otro metal que el oro.* LEÓN PORTILLA, M.: *Cartografía y crónicas de la antigua California*. UNAM. México, 1989.

³⁸ NAVARRO, L- *Francisco de Ulloa: explorador de California y Chile austral*. Badajoz, Diputación 1994.

³⁹ VARELA, Consuelo - *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*. Milán, Cisalpino-Goliardica, 1983.

⁴⁰ CERESO, R - *La cartografía española de la costa noroeste de América hasta principios del siglo XVII: la expedición 'hidrográfica' de Sebastián Vizcaíno de 1602*. Ed. de I. Guerreiro e F. C. Domingues. IX International Reunion for the History of Nautical Science and Hydrography [Aveiro, 1998]. Cascais, 2000.

Cardona⁴¹, Ortega⁴². Pedro Porter Casanate⁴³, que reconoció el golfo de California (1647) sin alcanzar a su final; fue nombrado nada menos que Almirante del Mar del Sur y Gobernador de Chile.

Juan Rodríguez Cabrillo⁴⁴ lo intentó (1542) bordeando las costas del Pacífico. Posteriormente un peculiar personaje por su origen (griego), Lorenzo Ferrer Maldonado comunicó a Felipe III, en la Corte (1609), que había descubierto el inexistente estrecho de Anián (1588) o quizá en otra entrada continental más septentrional de lo que habitualmente se consideraba⁴⁵. Los esfuerzos se prolongaron en el siglo XVIII a través de las acciones de Gaspar de Portolá, Juan Francisco Bodega y Quadra, Esteban José Martínez, Malaspina (1791) y Alcalá Galiano (1792), por parte española y las de Vancouver y Mackenzie (1793). España no tenía capacidad de defender sus posesiones en el NO.

En aquella época fueron efectuadas numerosas exploraciones hacia aquel supuesto estrecho o latitudes más septentrionales hasta 60°N, como las de José María Narváez , Salvador Fidalgo (1789) lo que pensaba que era el comienzo del estrecho de Fuca y aparecieron unos cartógrafos (Narváez, Fidalgo, Quimper, Eliza, Malaspina, Alcalá Galiano, Valdés...) que brillaron, entre otros asuntos, por sus mapas.

f) *Hacia el N y NE del océano ¿Un nuevo paso?*

En latitudes más septentrionales se prosiguió en el descubrimiento de la costa y penetración hacia latitudes más occidentales y se complicó con la presencia, choque y culminación de un conflicto internacional. Eran tiempos tardíos en que la acción estaba asentada en cualquier coordenada y sus intereses económicos los defendían con ahínco. Fue la internacionalización de las rutas del mar.

El NE del Pacífico fue objeto de algunos recorridos españoles, ya en el siglo siguiente, hasta encontrarse con los avances rusos; para cortar aquel desarrollo fueron enviadas sendas expediciones para reafirmar la soberanía española sobre la isla y región de Vancouver, las de José Pérez Hernández (1774) y la de Juan Francisco de la Bodega y Quadra (1775). La gran isla fue explorada por Esteban José Martínez (1789); construyó el fuerte “San Miguel” que fue efectivo en la lucha contra los ingleses. No se llegó al enfrentamiento armado; la

⁴¹ APARICIO, P HERNÁNDEZ - *Compañía de los Cardona y sus viajes a las pesquerías de perlas de la costa de California*. Sevilla: CSIC, 1978.

⁴² APARICIO, P HERNÁNDEZ - Los viajes de Francisco Ortega a las pesquerías de perlas de California. In *Homenaje al Dr. Muro Orejón*. Sevilla, 1979.

⁴³ CUESTA, M; SURROCA, A - *Reparo a errores de la navegación española*. Madrid: Real Liga Naval Española, 2011.

⁴⁴ CABRILLO, Juan RODRÍGUEZ - *Relación del viaje por las costas de las Californias*, MNM, ms. 198, fols. 47 ; ss. Publicada en la *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1943. PORTILLO, A. del: *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California 1532-1650*. Ed. Rialp Madrid, 1982; KELSEY, H.: Juan Rodríguez Cabrillo, Huntigton Library. San Marino, 1986; KRAMER, W - *El español que exploró California: Juan Rodríguez Cabrillo*. Córdoba: Diputación, 2018.

⁴⁵ Bartolomé de Fonte dijo haber navegado (1640) a través del estrecho, desde la bahía de Hudson hasta el Pacífico.

negociación de Juan Francisco Bodega y Quadra con George Vaocouver, acabó entregando aquella gran ínsula, que recibió el nombre de “isla de Quadra y Vancouver”.

La búsqueda del paso inverso, desde el Pacífico al Atlántico puede calificarse, como mínimo, de novedoso; cierto es que cualquier estrecho comunica dos puntos y es accesible desde cualquiera de sus límites para quienes tengan capacidad para afrontarlo; si de forma inopinada o intencionadamente podía sustituir a España en su posición en el Pacífico era un objetivo muy apreciable⁴⁶. Logrado el tan trabajosamente perseguido y al fin, quizá, hallado. En 1521, el virrey de Nueva España, Luis de Velasco, marqués de Salinas, patrocinó sendos viajes de *Ioannis Fokas*. Juan de Fuca, como es conocido, fue notable por su biografía, interesante por sus viajes en los extremos latitudinales del Pacífico (China, Filipinas, Nueva España) y destacado por sus dos viajes al norte de México. Fracaso en una primera tentativa para descubrir el nuevo estrecho por una rebelión a bordo que acabó con el retorno a California; cuando regresó a Acapulco de la segunda expedición (1592) informó que lo había hallado a 47°N y que había una gran isla a la entrada; así está recogido en la cartografía con una leve rectificación de latitud (Juan de Fuca) para hallar un nuevo paso por el Norte, el Estrecho de Anián⁴⁷.

Tantas idas y venidas, tantas vueltas... cabe preguntarse con el fabulista si fueron de alguna utilidad. Quedó su testimonio cartográfico. A lo ancho del Pacífico Sur los archipiélagos que surgían ante los navegantes, a veces de forma efímera, en ocasiones, en situación muy precaria; alcanzando tierras ya conocidas (Molucas y Filipinas) o, sencillamente, pasando ante islas no interesantes y hasta deshabitadas. Fue el desencadenante de una actividad vehemente.

7. La India v. las Indias.

Cuando se transitaba desde la nada (“inexistencia del Mar del Sur”) hacia el todo (océano Pacífico y los otros que lo enmarcan), se viajaba sobre lo ignorado. En consecuencia estimulaba la fantasía, espoleaba los sueños, se barruntaba el objetivo pero, también, se imaginaba como peligroso porque era desconocido. Fue incorporándose en los mapas a modo de un ente borroso, de límites inciertos, inexactos, dotando a aquellas cartas de una característica: la imprecisión. Era conflictivo porque se halla en el establecimiento de límites; su uso habitual como sinónimo de frontera es inexacto pero aceptado. Se aprecia la idea de separación, término, extremo o final que ha dominado en el lenguaje; la escisión, identificación y localización a base de fronteras, no solo estaba justificado sino que se hizo imprescindible. Entre España y Portugal, durante el siglo XVI, se prolongó durante su expansión sobre la mar océano, alcanzó al XVIII y siempre quedaron contenciosos.

⁴⁶ El apócrifo estrecho de Anián fue buscado por doquier y, algunos lo “hallaron” (Fuca, Hudson, 1610, Baffin, 1616).

⁴⁷ *Anian Regnum* o China o las Indias (del Oriente) *lato sensu*. Tendría la virtud de comunicar Europa y el Oriente, en menor tiempo, con menos dificultades, sin necesidad de alcanzar el estrecho de Magallanes ni remontar todo el Pacífico. En el siglo XXI se acaricia la idea de que se logrará, más al norte, como consecuencia del cambio climático.

Tras logros durante el siglo XIV (ver, por ejemplo, A. Dulcert, 1339), en el XV las islas “Afortunadas” se incorporaron para siempre al mundo científico europeo: aparecen en la cartografía, en el derecho internacional público y fueron objetivo de numerosas expediciones. Los archipiélagos de Canarias y Azores, iniciaron su misión de escala náutica en el proceso de descubrimientos atlánticos en la etapa de máxima rivalidad castellano portuguesa y también de orientación definitiva de las exploraciones geográficas de ambos pueblos.

La potencia establecida (Portugal) y, después, la potencia emergente (Castilla) efectuaron descubrimientos geográficos como culminación a todo un proceso de expansión territorial, de larga duración y horizontes inmediatos. Castilla, finalmente, se halló en las condiciones idóneas para descubrir un Nuevo Mundo: era el momento oportuno y adecuado, disponía de las bases pertinentes que se hallaban en la cabeza de la trayectoria posible, en el tiempo crítico, con los medios necesarios, bajo la Corona dispuesta e imprescindible y por los tripulantes competentes.

Portugal, Castilla y la Especiería quedaron unidas y distanciados por proyectos descubridores y mercantiles. El Descubrimiento constituyó la gran hazaña. En 1493 comenzó a saberse lo que la Naturaleza tuvo escondido, que decía Mártir de Anglería, se contribuyó a que la Historia universal fuera la del Viejo Mundo; en su espacio, el Mediterráneo había jugado un papel director. Fue un aliciente en más de la actividad colonizadora que sin dejar de tener su carga aventurera presentó inmensas dosis y dotes de perdurabilidad. Pero para tamaña empresa había que disponer de armas esenciales. Es cierto que se ha hablado hasta la saciedad de las convencionales, pero la verdadera arma y herramienta del descubrimiento y colonización fueron las naves. El perfeccionamiento y dominio de la náutica era prioritario por cuanto constituía el testimonio y el eje impulsor de una cultura rica, al menos en lo material y técnico, en comparación con las que entró en contacto, en ultramar.

Los mapas mostraban, demuestran, lo verdadero y, también, lo que no lo es tanto pero, además, ofrecen una cantidad de información que debe ser definida punto por punto. Todo ello se conjuga en los mapas del Pacífico y, aunque tampoco es extraño en otros del resto del mundo, fue en aquellas regiones donde más y durante tiempo mayor ha permanecido de forma continuada el protagonismo de las potencias ibéricas.

Se llegó a alcanzar lo verosímil, lo que dota al observador de apariencia de cierta credibilidad, aunque eso no quiere afirmar que goce de absoluta certidumbre. Ya la propia palabra es clara; se compone de dos originarias: *vero* (verdad) además de *simile* (semejante). No se trata de jugar con un sofisma; se pretende verificar todas las posibilidades que se le ofrecen al cartógrafo creador y, asimismo, lo que debe considerar el interesado que lo interpreta. Lo que representa, no deja de ser una imagen pero que también resulta objeto “semejante a la verdad”.

La cartografía ha sido considerada como “las ventanas o los ojos de la historia”⁴⁸ y, en consecuencia, los mapas de las exploraciones y reconocimientos del océano Pacífico pueden ser

⁴⁸ CUESTA, M - La imagen del Nuevo Mundo en Mercátor. El trazado de mapas hasta 1569. *Revista Complutense de Historia de América*. Madrid, 2014.

Por más que la cartografía china o japonesa fuera suficientemente nítida en épocas coetáneas.

estimadas como verdaderas relaciones fedatarias que constatan los hechos o la percepción que de ellos tiene el informante y que, el cartógrafo, si no es él mismo, traslada al mapa. Todo está en los mapas; hacer un mapa está a la altura de cualquiera y, por consiguiente, se transforma en un lenguaje franco universal, equiparable a las matemáticas, el arte o la música.

He aquí un instrumento que ofrece al observador un conjunto de datos que dan a conocer la perspectiva de lo acaecido y de los logros conseguidos, así como testimonios acerca de la estrategia, logística y táctica aplicadas; las causas técnicas, científicas, económicas y sociales que aceleran la evolución del mundo moderno. Pero también deja ver algo de la prospectiva que el interesante desarrolla como consecuencia, precisamente, de lo que su análisis puede llegar a concluirse, de la previsión de las situaciones que, en su tiempo, podrían derivarse de sus influencias. Una cuestión que se plantea ante los mapas es la sensación de que muestran lo verdadero pero que se halla dificultado por lo verosímil, por más que ofrezcan una cantidad de información que sea preciso definir pormenorizadamente. Todo ello se conjuga en los mapas del Pacífico y, aunque tampoco es extraño en otros del resto del mundo, es precisamente en aquellas regiones donde más y durante más tiempo han permanecido.

La llegada de Portugal a Malaca y el avistamiento español del Mar del Sur pueden considerarse como el umbral de lo que dará lugar a pasar a un océano en toda su dilatación. Anteriormente no existía en el mapa. Era, a todos los efectos y también al cartográfico, lo desconocido y por lo tanto algo negativo; es el Oriente en los mapas precedentes (Cresques, Behaim, de la Cosa, Cantino, Canerio, Roselli, Zorozi, Waldseemüller, Homem, Enciso).

Portugal, especialmente desde la base de Malaca, durante la década siguiente puso sobre el plano las primeras imágenes que llegaron a incluir algunos esbozos incluso de las islas Molucas. Una imagen indeterminada en su figura cuando no estaba incompleta a propósito, de límites inciertos, pero sugestiva y hasta fascinante. La imprecisión es característica producto de la observación pertinente y de los cálculos necesarios.

La arribada española al comienzo del estrecho de Magallanes (cabo Vírgenes) entreabre la puerta del Pacífico y penetra en el océano (cabo Deseado); sobrepasando las dimensiones (330 millas náuticas o 612 Km.) a continuación, aparecen sus primeras cartas más allá de las que había conocido o le habían facilitado sus informantes y cartógrafos. Una distancia considerable para un “estrecho” que exigió casi un mes en su primera travesía y aproximadamente el doble en la segunda.

El océano fue un entidad objeto de derrotas en todas direcciones a todas las latitudes y longitudes; cada uno de los trayectos realizados aportaban nuevas noticias, ofrecían nuevos conocimientos e incorporaban nuevas islas o perfiles continentales.

Observados los perfiles insulares de los archipiélagos de la región extremo oriental, se capta que la cartografía fue de manufactura entusiasta, torpe, pesada y lenta durante más de un siglo, en los territorios de tránsito europeo que iban a lo que iban, sin prestar atención a lo que no les interesaba⁴⁹.

⁴⁹ Véase por ejemplo: CICERCHIA, A; M. di ANGELO ANTONIO - *Carta di riso. Genti, paesaggi, colori dell'Estremo Oriente nelle collezioni della Società Geografica Italiana*. Venecia, 2002.



Fig. 12. Isla de Celebes e Indias orientales (con las “Islas de las Velas” [Latinas] mostrando un lento progreso en el reconocimiento cartográfico (en Mercator, 1630).

Los ejemplos específicos proliferan los mapas. La isla de Celebes (fig. 12) que se hallaba apartado de los derroteros habituales, de los vientos y corrientes idóneos que contribuyeron a que, su forma polilobulada, fuera perfilada con mucha más tardanza que la más alejada de Gilolo⁵⁰, que ofrece con prontitud una configuración costera sensiblemente lograda; es cierto que otras entraron en los mapas de forma incompleta y con mayor lentitud como, por ejemplo, Nueva Guinea y varias cartas, numerosas, como en Vaz Dourado, Chaves, J. Martínez o Agese, pasado la mitad del siglo y otras posteriores que es innecesario enumerar.

Con causa más justificada, la imagen del archipiélago japonés en la cartografía europea fue lenta; el perfil de A. Resende⁵¹ está más evolucionado que el de Santa Cruz, con toda lógica al ser realizado un siglo más tarde. Y de forma análoga sucedió con la isla Hermosa (fig. 13, Formosa) que, próxima al continente podía tener algún atractivo para españoles desde Filipinas y para los portugueses, cuando asentaron sus reales en el continente. Los holandeses también se afincaron sobre los asentamientos españoles en la isla taiwanesa.

Por lo que respecta a las islas Molucas, la náutica conducía a los lusos a través del conjunto insular hacia las islas de las Especias. Para las naves españolas porque accedían a aquel pequeño archipiélago desde las islas Filipinas. Unos y otros contribuyeron a la mejor imagen cartográfica de tan apetecido archipiélago. El rey João III propició con su actitud beligerante: “es todo tierra de nuestra demarcación”; fue la tesis defendida en Badajoz-Elvas; las que se debatieron con tenacidad y que dieron lugar a posturas encontradas aunque siempre supeditados a la ley y la

⁵⁰ CUESTA, M- Cartografía conflictiva de elaboración lenta; las islas del Oriente, *XIV Reunião Internacional de História da Náutica*. “Ars Nautica”, Coimbra, 2008.

⁵¹ *Apud* BAIÃO, A. - *História da Expansão portuguesa*, vol. II. Lisboa: Editora Ática, 1939.



Fig. 13. Islas “Hermosa” y de Rota (MNM).

justicia, también a testimonios como mapas o globos. Pero en 1494 ni tan siquiera se pensó y en 1500 (de la Cosa) o 1502 (“Cantino”) tampoco se imaginó pero que a partir de 1512 comenzó a percibirse la idea del meridiano [íntegro] y en el proyecto de Magallanes se da por sentada tal línea así como, la conclusión, que las islas Molucas eran de España y, aún más, podía verse incluida Malaca e islas más occidentales.

La excepción, en España, viene dada por la cartografía de las islas Filipinas, abundante, rica, en perfeccionamiento progresivo, rápido y no por ello exento de defectos; de conocimiento suficiente desde los comienzos; al final de su presencia en aquellas tierras lejanas los mapas eran minuciosos y con un apreciable grado de corrección tanto mayor cuanto más avanzaba el tiempo, como toda la cartografía histórica. Del mismo modo puede hablarse de los nombres geográficos que persisten en los mapas actuales; el ejemplo de este archipiélago es especial.

*

Las actividades exploratorias continentales proseguían especialmente en el Nuevo Mundo y los descubrimientos marítimos continuaron en pos de muchas incógnitas y, sobre todo, de la “búsqueda del paso” ya resuelta por el SO y E, que se mostró inexistente por el Centro y se prosiguió explorando por el NO y NE; el propio Mercator diseñó el más importante de sus mapas (1569) la navegabilidad del entorno polar ártico. Por lo general, sus fuentes son las españolas del siglo XVI conservando fidelidad a ideas ptolemaicas por encima de conocidas aportaciones de la Casa de Contratación, aunque alguna quedó manuscrita.

Mercator, desde 1552, siguió trabajando con éxito en sus actividades de gabinete, grabando, fabricando sus acreditados globos e instrumentos, cartografiando y especulando sobre la imagen del mundo y su aplicación náutica y haciendo mapas, muchos mapas, como pudo apreciar Plantino (fueron aprovechados por Ortelio) En aquel contexto, Mercator ofreció un mapamundi excelente como emanación de su fácil acceso a la cartografía manuscrita de la Casa de Contratación; la amistad con Granvela y su buena relación con Carlos I y con Felipe II contribuyeron al conocimiento de una información geográfica importante y, para su tiempo, precisa.

Por su parte, Ortelio, como había hecho Mercator, bebió asimismo en las aportaciones de la Casa a través de los mapas oficiales y documentación que se llevó Villarroel



Fig. 14. América del Sur por Gutiérrez y por Mercator.

cuando huyó a Francia; debió conocer los bellos mapas de Diego Gutiérrez (1550) y Sancho Gutiérrez (1551) además de otros; el resultado es el que pude apreciarse en la imagen de las América del Sur meridional. Cuando se inicia el siglo XVII los mapas de López de Velasco, Herrera y el mapamundi de García Céspedes mostraban un contorno más moderno a pesar de su factura xilográfica.

Ya eran tiempos en que importaba más la profesionalidad de los negocios que la de los marinos; de tal forma el éxito de Ortelio fue grande, el de Mercator inicialmente escaso⁵². También fueron difundidos notables errores: véase la deformación en el mapa de América del Sur (fig. 14) en Diego Gutiérrez (1550) que alcanzaron a Mercator (1569) y tornaron (1587) a Juan Martínez (Fig. 15, Palacio Real de Madrid).



Fig. 15. El Pacífico en el Atlas de J. Martínez (M-PR).

⁵² Su fachada del Pacífico en el *Atlas sive cosmographicae meditationes de fabrica mundi et fabricati figura*. Ámsterdam 1623 (371 vr°. UCM, BH FLL 37497). Ver también PROYECCIÓN universal trasversa mercator (UTM). 2 tomos. Servicio Geográfico del Ejército. Madrid 1975-1976.

Sendos rasgos en el perfil del Pacífico se aprecian en las deformaciones en latitudes superiores septentrionales (forma y extensión de América del Norte) y meridionales, al Sur del trópico de Capricornio. Una distorsión, que también ofrece Ortelio, entro otros⁵³.

No obsta para que desde los sistemas de proyección ptolemaica hasta los comienzos de la proyección conforme mercatoriana (1569)⁵⁴ el avance de la cartografía náutica sea muy apreciable; el progreso de la *imago mundi*,⁵⁵ avanzado el siglo XVI, siguió un ritmo ascendente que a finales de siglo fue muy apreciable, sobre todo en la cartografía manuscrita. La cartografía grabada, realizada con un objetivo claramente mercantil, se mostró reiterativa siguiendo la línea de las fuentes de procedencia; aprovechaban las planchas y corregían los errores con lentitud.

8. El Pacífico entre la verosimilitud y la incertidumbre.

En conclusión, la cartografía del Pacífico constituye un conjunto de mapas que están dotados de verosimilitud y que persiguen la certidumbre. La ciencia avanzaba merced a trabajos de campo y de gabinete, con sus informantes, con sus artífices y con las imágenes que ofrecen al observador actualmente y al investigador; entonces, al rey, al mercader, al navegante, al curioso.

Fue sobre el Extremo Oriente, donde se llegó a alcanzar, literalmente, lo verosímil (lo que *se parece a*) y poco más. Por lo tanto no queda exento de alguna incertidumbre, de una inquietante falta de certeza o desconfianza y mecanismos inspiradores que ante representaciones de algo invisible. Son imágenes de espacios que, no siendo perceptibles, que puede tener una intencionalidad subjetiva que ocultan, pero que descubren, describen aún con la convicción de que son improbables e inciertos y no dejan de ser ilusionantes; ejemplos pertinentes son la Terra Incógnita, tierras legendarias, estrechos apócrifos, riquezas fantásticas y los innumerables topónimos eliminados de los mapas modernos por los especialistas siguiendo siempre el paradigma o la convicción de *no decir falsedad ni ocultar verdad*.

Lo principal para los pocos protagonistas que regresaron del portentoso primer viaje fue la propia supervivencia. Pero resultó muy especial el éxito geográfico. Políticamente, aquel triunfo suscitaba una reacción del enfoque portugués al respecto. Desde el punto de vista guerrero, los españoles tuvieron problemas por doquier y desde el náutico, las dificultades fueron imponentes aunque, andando el tiempo, se acuñara el término de “lago español” para el inmenso océano que había atravesado después de franquear el Atlántico o “cruzar el *charco*” como después se dijo.

⁵³ Algunas referencias a los patagones gigantes, los antropófagos en pleno destazo y barbacoa, las cuencas fluviales fantasiosas y sistemas orográficos, ausentes e incluso, acertadamente, marginando el famoso lago de Parime.

⁵⁴ En su carta *Nova et aucta orbis Terrae descriptio ad usum naventium emendatae accomodata*, que pervive, según la cual se incrementaban los grados de las latitudes hacia sus respectivos polos y en igual proporción se aumentaban los paralelos en relación con el Ecuador (FONTOURA DA COSTA, A.: *A marinharia dos descobrimentos*, 237. Lisboa, 1939).

⁵⁵ *IMAGO mundi. Mapas e imprenta*. (dir. M. Cuesta): Biblioteca Histórica. UCM. Madrid, 2010.

En cuanto al primer *gran viaje* (Elcano) “Dígnese saber V.M. que hemos regresado dieciocho con uno solo de los barcos... hemos encontrado alcanfor, canela y perlas... Se digne estimar en su valor el hecho de que hemos dado toda la vuelta al mundo. Que partimos por el oeste, hemos vuelto por el este” (Carta a Carlos V, 6/9/1522). “Fue el camino que esta nao hizo, la mayor y más nueva cosa que, desde que Dios crio el primer hombre y compuso el mundo hasta nuestro tiempo se ha vito, y no se ha oído ni escrito con más de notar en todas las navegaciones, después de aquella del patriarca Noé, ni aquella nao o arca... navegó tanto como ésta” (Fernández de Oviedo).

Conocimiento y control tuvo sus fechas claves en 1500 (de la Cosa), 1503 (la Casa), las revisiones preparatorias del gran viaje (Hernando Colon, 1518), el retorno (1522). El segundo examen del Padrón, coincidiendo con la negociación de Molucas y la sensación de imágenes obsoletas (Hernando Colón, 1527), el cumpliendo del acuerdo de Zaragoza (1529)⁵⁶. Posteriormente se muestra la epidermis del Nuevo Mundo y poco más hasta las lentas perfeccionamiento contribuciones de las exploraciones terrestres (que también se enriquecen con vacíos, sin pudor) así como de reiterados viajes a las islas oceánicas orientales. La ampliación de horizontes: Nueva España... conocer para gobernar (Consejo de Indias).

Pero tenemos especial interés sobre el Pacífico hacia su unión con el Índico; una magnitud oceánica ante la cual multitud de islas, infinidad de pequeñas o atolones y otras numerosas y globalmente designadas por alguna característica antropomorfa se suman a las que, más dispersas se hallan en el interior marítimo o, compactas en los extremos NE y SE o en zona intertropical del oriente.

La toponimia es rica y ha sido cambiante según el protagonismo de los descubridores, empeñados durante décadas en un secretismo a ultranza y posteriores visitantes que ignoraban o hacían caso omiso de los primeros y se empeñaron en difundirlo.

En el primer siglo se descubrieron muchas islas y archipiélagos: las *Infortunadas*, Guam, con la de Rota (fig. 13), y las Marianas y Filipinas (1521); Palaos por Gómez de Espinosa (1522), Carolinas por Diogo da Rocha (1525), desde las Indias Orientales portuguesas; Marshall (1526) por la expedición Loaísa (Alonso de Salazar fue su sucesor); Bonin (sur de Japón) por Bernardo de la Torre en 1543 (desde México, incluido un nuevo fracaso en el tornaviaje); *Salomón* y otras por Álvaro de Mendaña (1568) y en 1595, Marquesas y Santa Cruz; Juan Fernández por Juan Fernández (1574); Tuamotu y Nuevas Hebridas (Vanuatu) por Pedro Fernández de Quirós

⁵⁶ Interesa recordar algunas vicisitudes posteriores: Juan Suárez de Carvajal (1535): una visita a la Casa con resultado negativo para el padrón: “que hicieses una carta de navegar en la que se sitúen todas las islas y Tierra firme que estuvieren descubiertas o que descubrieren de aquí en adelante...”. El propio visitador fue el revisor y surgió la cartografía de los, citados, Santa Cruz (c. 1544), Diego Gutiérrez (1550), Sancho Gutiérrez (1551), Juan Martínez; más adelante López de Velasco (1570), Sebastián López (1590) que incorporó Antonio de Herrera (1601)... Finalmente, el Consejo de Indias ordenó una nueva visita a la Casa (1594) a cargo del cosmógrafo mayor Pedro Ambrosio de Ondérez; su dictamen subrayó los errores del padrón y el Cosmógrafo y Piloto Mayor Andrés García de Céspedes (1606) presentó sus cartas conformes y el Padrón Real, en su ocaso, abrió las puertas a una cartografía avanzada. Ya en el siglo XVII la cosmografía y la náutica progresaban en función de la calidad de los mapas cuya producción se incrementó ostensiblemente mediante el procedimiento de grabado y estampación o impresión.

(1606); *las de la Sociedad* con la isla de Amat o Tahiti⁵⁷, Pascua... e infinidad más que, en latitud de California o próximo a esta península pueden citarse las de Oro, de Plata, de Revillagigedo, las Tres Marías, Salsipuedes... y tantas más al Norte y al Sur del océano.

*

La posición inicial pudo ser, la de Yo, como ente político y jurídico⁵⁸, *progreso o exploto el éxito* (expandiendo horizontes, ampliando fronteras, obteniendo beneficios), *yo impido que otro lo haga. Yo reordeno, colonizo, desmitifico espacios, impongo impuestos, doto de infraestructuras y establezco límites y fronteras; también proporciono transportes y comunicaciones, defensas* (naves y puertos, apostaderos, surgideros, derrotas), *organizó un sistema anti contrabandistas* (en todas sus variantes); una actividad frenética que parece ser objeto del *caballo y la ardilla* de Iriarte. Ciertamente se está ante un medio cuasi infinito que será alterado por una acción tendente a un ibero centrismo, fruto de la comparación entre la concepción y la acción de lo propio y lo ajeno, entre el Viejo y el Nuevo Mundo.

Siglos después, parece haberse instalado en la gente, también en la historiografía, una actitud hipercrítica, un *vae victoriosus*, también con visos de rentabilidad y conclusiones corrosivas.

En la cartografía, se fue transitando con suma lentitud, trabajosamente de forma tanta más imaginativa cuanto más desconocida; alcanzando cierta precisión a partir del siglo XVI. Primero, desde la ficción (con sirenas bicaudales, pescadores de perlas y multitud de islas productoras de especias y otros productos valiosos, contadas exacta aunque imprecisamente (7.548) en el oriente de Cresques, 1375⁵⁹ (fig. 16). Para, siglo y medio más



Fig. 16. Atlas de Cresques.

⁵⁷ CONTI, Simonetta - El Mar del Sur. Mapas náuticos en la Biblioteca Nacional de Florencia. *Revista de Estudios Colombrinos*. Valladolid, No 9(2013); CUESTA, M - Descubrimientos y cartografía, Tahití. *Mar Océano*. Madrid, No.11-12(2002).

⁵⁸ Es indudable que había un interés por el progreso personal y la riqueza, *por valer más*. El arcipreste de Hita decía, en síntesis, *mucho hace el dinero, mucho es de amar, al torpe hace discreto, hace correr al cojo, al mudo le hace hablar; aun, al hombre necio y rudo labrador, dineros le convierten en hidalgo doctor; de verdad hace mentiras y de mentiras hace verdades* ("Libro del buen amor").

⁵⁹ GUBERN, E- *Mapamundi del año 1375 de Cresques Abraham y Jafuda Cresques*. Barcelona: Ebrisa, 1983.

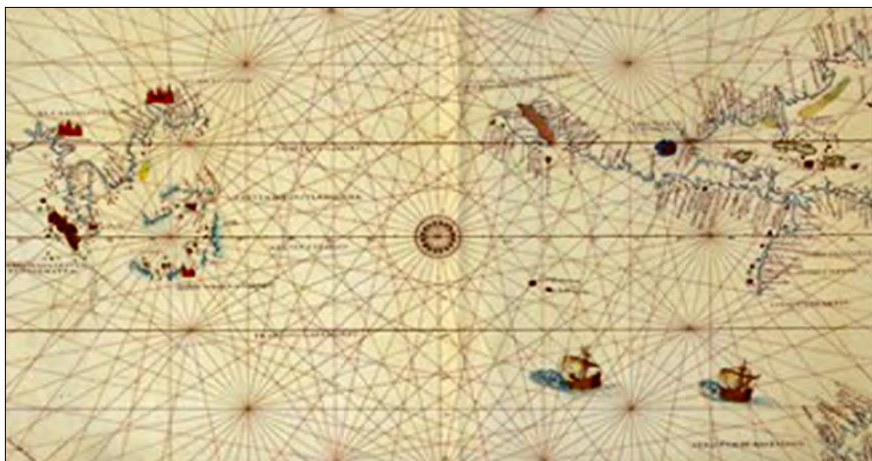


Fig. 17. El océano Pacífico en J. B. Agnese (BNE, Res. 176).

tarde, lograr cierta verosimilitud aunque con cierta incertidumbre en el siglo XVI (fachada del Pacífico americano) y posterior general del océano (Agnese, por ejemplo, fig. 17). El progreso fue evidente con el redescubrimiento del Nuevo Mundo. Aunque no sea factible lograr la perfección hiperbólica de la escala 1:1, como lo hubiera hecho el Suárez Miranda de J. L. Borges; ya se sabe qué se hizo de aquella carta.

Bibliografía

ATLAS of cape Horn: the cartography of Sauthern America 1500-1725. Ed. Pieter Kroon, Maarten Kein et alli. Brussum (Holanda). Thoth, 2016.

BAIÃO, A.: *História da Expansão Portuguesa*, vol. II, 160. Editora Ática. Lisboa, 1939.

CICERCHIA, A. y M. di ANGELO ANTONIO (Coord.): *Carta di riso. Genti, paesaggi, colori dell'Estremo Oriente nelle collezioni della Società Geografica Italiana*. Venecia, 2002.

CEREZO, R: "La cartografía española de la costa noroeste de América hasta principios del siglo XVII: la expedición 'hidrográfica' de Sebastián Vizcaíno de 1602". Ed. de I. Guerreiro e F. C. Domingues. *IX International Reunion for the History of Nautical Science and Hydrography* [Aveiro, 1998]. Cascais, 2000

CONTENTE DOMINGUES, F. y VARANDA, J. M.: "Recursos para História Marítima Portuguesa 1200-1700: um projecto de investigação face ao estado da arte". *Cuadernos de Estudios Borjanos* L-LI, 2007-2008. SANTOS, João Marinho dos: *Estudos sobre os descobrimentos e a expansão portuguesa*. Universidad de Coimbra. 2021.

CONTI, Simonetta: "El Mar del Sur. Mapas náuticos en la Biblioteca Nacional de Florencia". *Revista de Estudios Colombinos*, 9: 7-21. Valladolid, 2013; CUESTA, M.: "Descubrimientos y cartografía, Tahiti". *Mar Océana*, nº. 11-12, pág. 83-103. Madrid, 2002.

CUESTA, M.: "Aportación franciscana a la geografía americana". *I congreso internacional sobre los franciscanos en el Nuevo Mundo*: 536-577. La Rábida, 1987; y, "Descubrimientos geográficos durante el siglo XVIII. Acción franciscana en la ampliación de fronteras". *Los franciscanos en el Nuevo Mundo, siglo XVIII*: 293-342. Cholula-Puebla, 1991.

CUESTA, M. y A. SURROCA: *Reparo a errores de la navegación española*. Real Liga Naval Española. Madrid, 2011.

CUESTA, M.: "Cortés y el mar". *Revista de historia naval*. 141: 59-90. Madrid, 2018.

CUESTA, M.: "Descubrimientos náuticos y geográficos de fr. T. Martínez Gómez, obispo de Panamá". *Los Dominicos y el Nuevo Mundo*: 400-430. Sevilla, 1987.

CUESTA, M.: "La imagen del Nuevo Mundo en Mercátor. El trazado de mapas hasta 1569". *Revista Complutense de Historia de América*. Madrid, 2014

CUESTA, M.: "La fijación de la Línea de Tordesillas en el Extremo Oriente", en *El tratado de Tordesillas y su época*. Tomo 3º, págs. 1483-1517. Setúbal, Salamanca, Tordesillas, 1994 [Madrid 1996].

FERNÁNDEZ, León: *Conquista y poblamiento en el siglo XVI. Relaciones histórico geográficas*. Ed. Costa Rica. San José, 1976.

GONZÁLEZ DE AGÜEROS, P.: *Descripción historial de Chiloé, 1791*. IIPTCh. Santiago, 1988.

HERNÁNDEZ APARICIO, P.: "Compañía de los Cardona y sus viajes a las pesquerías de perlas de la costa de California". *CSIC. AEA*. 33: 405-430. Sevilla, 1978

MARTINIC, M.: *La individualidad geográfica de la tierra magallánica en el reino de Chile*. IIPTCh. Santiago, 1985.

MORALES PADRÓN F.: *Atlas histórico cultural de América*. Vol. I. Las Palmas de Gran Canaria, 1988; Vv. AA: *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*. Ed. Naval. 3 vol. Madrid, 1992.

NAVARRO, L.: *Francisco de Ulloa: explorador de California y Chile austral*. Diputación. Badajoz, 1994

RODRÍGUEZ CABRILLO, Juan: "Relación del viaje por las costas de las Californias", MNM, ms. 198, fols

RODRÍGUEZ CASADO, V. y F. PÉREZ-EMBED; *Construcciones militares del Virrey Amat*. CSIC. Sevilla, 1949; y, *Memoria de gobierno de Manuel Amat y Junient, virrey del Perú*. CSIC. Sevilla, 1947.

VARELA, Consuelo: *El viaje de don Ruy López de Villalobos a las islas del Poniente, 1542-1548*. Cisalpino-Goliardica. Milán, 1983.

THE MARITIME SILK ROAD AND CHINESE MIGRATIONS TO PENINSULAR MALAYSIA (1511-1911)

Diogo Borges¹

Abstract

Since the 8th century, the sea lanes of the Maritime Silk Road have been the main means of connection of southern China with Southeast Asia and the Indian Ocean, serving as a means of trade, cultural, technological and social exchange. Going as far back as to the 10th century, a phenomenon that accompanied these sea lanes is the migration of Chinese to Southeast Asia, who would use maritime trade lanes to establish trade outposts in the region. Zheng He's tributary voyages in the early 15th century led to an increase of these migrations and to the establishment of bigger Chinese communities in these tributary states. These migratory sea patterns would serve as means of establishing and reinforcing maritime influence over trade routes between the Ming Dynasty and its tributary states in Southeast Asia. However, the rising Portuguese maritime presence in the region and the Portuguese conquest of Malacca in 1511 challenged the traditional Chinese maritime influence in the region and opened the way for further European powers to join the struggle for control over maritime trade. This study aims to examine the impact that European maritime presence had in Chinese migrations to Peninsular Malaysia between 1511 and 1911. This will be accomplished by analysing Portuguese, Dutch and British maritime presence in the region, as well as the reaction of the Ming and Qing dynasties to said actions, and how this affected Chinese migrations. The period of 1511-1911 was chosen because it marks two crucial points in regional and Chinese history: the conquest of Malacca and the 1911 Chinese Revolution. As such, the main objective of this study is to show how these changing dynamics in maritime trade between 1511 and 1911 were a key factor for the settlement of Chinese migrants in the Peninsula, whose impacts are still seen nowadays.

Keywords: Peninsular Malaysia, Chinese Migrations, Maritime Trade, European Powers, Maritime Silk Road

¹ Diogo Borges is a PhD Researcher in International Studies at ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa with affiliation to the Center for International Studies at ISCTE and the Macao Scientific and Cultural Center of Lisbon. His main academic research has been on Chinese interactions with Southeast Asia, with a focus on the impacts of Belt and Road Initiative, historical continuities of Chinese foreign policy in Southeast Asia, Chinese migrations to the region and political legitimacy in ASEAN. He is currently working under funding from the FCT-CCCM (Macao Scientific and Cultural Center) partnership on the topic "China, the Bamboo Network and the Belt and Road Initiative: the cases of Indonesia, Malaysia and Singapore" for his doctoral thesis, with the aim of understanding how Chinese ethnic groups might have influenced the implementation of BRI projects in these states and their degree of contribution to the expansion of Chinese soft power.

Resumo

Desde o século VIII, as rotas da Rota Marítima da Seda têm sido o principal meio de ligação do Sul da China com o Sueste Asiático e o Oceano Índico, servindo como meio de comércio, e de trocas culturais, tecnológicas e sociais. Neste contexto, o fenómeno das migrações de chineses para o Sueste Asiático pode ser traçado até ao século X, os quais utilizavam rotas marítimas de comércio para estabelecer entrepostos comerciais na região. As viagens tributárias de Zheng He, no início do século XV, causaram um aumento significativo destas migrações e o estabelecimento de comunidades chinesas em Estados tributários. Estes padrões migratórios marítimos, serviriam para estabelecer e reforçar a influência da Dinastia Ming sobre rotas comerciais marítimas e os seus Estados tributários no Sueste Asiático. Porém, a crescente presença marítima portuguesa na região e a conquista portuguesa de Malaca de 1511, desafiaram a influência marítima chinesa tradicional na região e pavimentaram o caminho para outros poderes europeus se juntarem à disputa pelo controlo do comércio marítimo. Este estudo pretende examinar o impacto que a presença marítima europeia teve nas migrações chinesas para a Malásia Peninsular entre 1511 e 1911. Isto será concretizado através da análise da presença marítima portuguesa, holandesa e britânica na região na região, em conjunto com as reações das dinastias Ming e Qing para com estas ações, e de que forma afetaram as migrações chinesas. O período de 1511-1911 foi escolhido pois marca dois pontos cruciais na história chinesa e regional: a Conquista de Malaca e a Revolução Chinesa de 1911. Posto isto, o principal objetivo deste estudo é demonstrar como estas dinâmicas de mudanças constantes no comércio marítimo, entre 1511 e 1911, foram um fator chave para a fixação de migrantes chineses na Península, cujos impactos ainda se fazem sentir na atualidade.

Palavras-Chave: Malásia Peninsular, Migrações Chinesas, Comércio Marítimo, Poderes Europeus, Rota da Seda Marítima

Introduction

Chinese migrations to Peninsular Malaysia can be traced back to the 10th century, during the Song Dynasty (960-1279), where small scale migrations composed of mostly Chinese traders occurred towards settlements along the Eastern Coast of Peninsular Malaysia². For approximately 500 years, spanning the Song Dynasty, the Yuan Dynasty (1271-1368) and Ming Dynasty (1368-1644) the main geographical area of Chinese interactions with the region was consistently the Eastern Coast, with the Ming expanding this area towards Johor and Malacca³.

However, a census performed by the Malaysian government in 2023, revealed that close to 23% of the population is Malaysian Chinese, with 90% of this ethnic group living in the Western coast of Peninsular Malaysia⁴. Generally, authors tend to credit this situation to the economic boom that followed early 20th century British presence in the Western Coast, which served as a natural shipping hub for the Straits of Malacca, leading to a bigger development and economic appeal of migrating to the region⁵. Although there is validity to this viewpoint, this paper argues that the key factor for the demographic distribution of Chinese migrations to Peninsular Malaysia can be traced back to the European maritime presence in Southeast Asia, starting from the 16th century.

The present paper proposes to study what it considers to be a deep relationship between Chinese migrations to Peninsular Malaysia and the European maritime presence in the region. This paper aims to achieve this by analysing the evolution of Chinese migratory movements throughout two distinct time periods. First, it analyses what it designates as a pre-European presence period, which includes the Song, Yuan and Ming Dynasty. It will focus its analysis on understanding early Chinese migrations to the region, during the Song and Yuan Dynasties, followed by a study of Ming migrations and the regional maritime dynamics defined by the Ming tributary system along the Maritime Silk Road. This will be followed by an analysis of a second time period, raging from 1511 to 1911, where it will scrutinize Portuguese, Dutch and British maritime presence in the Straits of Malacca and Southeast Asia, looking into several historic events and regional dynamics that shaped maritime trade in the region, and consequently, Chinese migration patterns. This paper will perform an analysis focused on the fields of history, maritime history and history of migrations. With the main purpose being the study of a symbiotic relationship between maritime trade and migration, fields relevant to migrant studies, such as sociology and anthropology will not be a target of a deep analysis. This paper will resort to both endogenous and exogenous sources to the region, which will allow for a better understanding the different visions and dynamics regarding this topic.

² Yen, *The Chinese in Southeast Asia and Beyond - Socioeconomic and Political Dimensions*, 38–44.

³ Wade, "An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE," 222–25; Gungwu, "Migrations Patterns in History - Malaysia and the Region," 45–50.

⁴ Department of Statistics of Malaysia, "Current Population Estimates by Administrative District."

⁵ Gomez, *Chinese Business in Malaysia: Accumulation, Ascendancy, Accommodation*, 67–83; Yow, "The Chinese Diaspora in China–Malaysia Relations: Dynamics of and Changes in Multiple Transnational 'Scapes,'" 10–14.

Early Migrations patterns during the Song and Yuan Dynasties

Before starting this analysis, it is necessary to highlight the importance that the concept of the tributary system had for the Chinese dynasties' world view. Chinese society is highly defined by cultural aspects considered essential to the existence of *han* culture, with a strong emphasis on the idea of a *han* cultural superiority and regional centrality⁶. These cultural aspects would define the way China perceived historic interactions with its neighbours, leading to the creation of the tributary system, which places China in its centre and considers that China should be an undisputed power among its tributaries⁷. In its essence, the tributary system was defined by a simple interaction, in which a state would pay tribute to China, in turn recognizing it as the dominant and central power in the region, with the state now acquiring an advantageous position for further dealings with China⁸.

With this theoretical framework established, it is possible to move on to the study of the Song Dynasty. Since its founding in the late 10th century, the Song quickly understood the vast opportunities of Southeast Asia and the Maritime Silk Road. As such, this period was marked by a steady increase of interactions between Southeast Asian coastal states and an expansion of maritime trade through the Maritime Silk Road, followed by the establishment of some small tributary states in the region⁹. During this period, the Song became one of the main trading powers in the region, and started intensifying their trading activities in the Straits of Malacca, understanding its importance¹⁰. This process was followed by the need to expand the bureaucracy surrounding trade management, in the region. For this purpose, the Song created the Bureaus of Maritime Trade of Guangzhou (971) and Quanzhou (1087), where all foreign trade was managed, and where Chinese traders would depart for their migrations¹¹.

During this period, most migratory movements were directed to the region of Terengganu, in Northeast Malaysia, where a few hundreds of Chinese traders setup trade outposts in order to facilitate trade with Southern China¹². Although we lack documents specifying the reasons for the preference of this first Chinese settlement in the smaller region of Terengganu, we can argue that the main two defining factors were convenience and safety. First, Terengganu was closer to the Southern China and to other Chinese tributaries states like Champa¹³, facilitating travel between

⁶ Bloom and Jensen, *China Off Center – Mapping the Margins of the Middle Kingdom*, 5–20; Louie, *The Cambridge Companion to Modern Chinese Culture*, 1–19.

⁷ Lee, *China's Hegemony - Four Hundred Years of East Asian Domination*, 27–79.

⁸ Kang, *East Asia Before the West - Four Hundred Years of Tribute and Trade*, 55–79; Fairbank, *The Chinese World Order*.

⁹ Chan, "Foreign Trade, Commercial Policies and the Political Economy of the Song and Ming Dynasties of China," 74–78; Li, "The Trade Patterns of the South China Sea during the Song Period."

¹⁰ Wade, "An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE," 227.

¹¹ Sen, "Administration of Maritime Trade during Tang and Song Dynasties," 261–63.

¹² Chee-Beng, *Chinese Overseas: Comparative Cultural Issues*, 93–94.

¹³ Chunyan, "China's Tributary System and National Security in the Song Dynasty," 158.

both places. Second, the fall of the thalassocracy of Srivijaya in 1025, which encompassed most of Malaysia and Sumatra, at the hands of the Chola Empire, led to the independence of many territories, one of them being Terengganu¹⁴. As such, it is not unlikely that Chinese traders might have preferred Terengganu to settle, since it allowed more safety to perform their role as middlemen and traders in the region.

The Yuan dynasty sought to continue this maritime focus, by taking advantage of the systems established during the Song Dynasty, and reinforcing tributary and trade relations in what was now seen by the Yuan as a natural Chinese sphere of influence¹⁵. Although the Yuan dynasty existed for a considerable shorter time span than the Song, they performed a higher number of tributary missions to Maritime Southeast Asia, looking to reinforce their influence in the trade networks of the Maritime Silk Road¹⁶. During this period, the Yuan specially looked to strengthen their influence in the Southeastern area of Peninsular Malaysia, leading to the sending of an emissary to the Kingdom of Singapura, in 1320, with the goal of establishing a permanent tributary mission¹⁷. The first Chinese migrant traders would accompany this mission, with more migratory movements to Singapura occurring in the following decades, with the Chinese population estimates at the end of the Yuan dynasty reaching the several hundreds, or possible thousands¹⁸. This period was also marked by migratory movements to Pahang, a region south of Terengganu, where Chinese merchants established themselves as a connecting point between Terengganu and Singapore¹⁹. A development of bigger Chinese neighbourhoods in coastal cities alongside Terengganu also occurred, with archaeological suggesting that during the early 14th century, they might have numbered several thousands²⁰.

Early Migrations during the Ming until 1511

With the collapse of the Yuan and the rise of the Ming Dynasty, one would expect that the Ming would also look to take advantage of the opportunities created by the Yuan's tributary policies. However, a great deal of the Ming's existence was marked by isolationist policies, named *Haijin* (海禁) policies, which restricted foreign trade and interactions. The first sea ban was issued in 1371, by the Hongwu Emperor, and declared that all foreign trade would be carried out through official channels and tributary missions, with private commerce being punished by death²¹.

¹⁴ Andaya and Andaya, *A History of Malaysia*, 23–30.

¹⁵ Mote, *Imperial China, 900–1800*, 474–514.

¹⁶ Sen, "The Formation of Chinese Maritime Networks to Southern Asia," 421–35.

¹⁷ Lee, *Singapore: The Unexpected Nation*, 1–20.

¹⁸ Cheng, *Singapore: The Unexpected Nation*, 1–3.

¹⁹ Yen, *The Chinese in Southeast Asia and Beyond - Socioeconomic and Political Dimensions*, 37–39.

²⁰ Ken, "Early Chinese Presence in Malaysia as Reflected by Three Cemeteries (17th-19th C.)," 9–21.

²¹ Von Glahn, *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000–1700*, 91–116.

This stance changed drastically during the reign of the Yongle Emperor (1404-1424), who ordered Admiral Zheng He to lead massive tributary missions, accompanied by hundreds of ships and thousands of people, these trips had the goal of reasserting the Ming's dominant position in the region. The seven voyages, taking place between 1405 and 1433, would pass through almost all of Southeast Asia, reaching the Indian Ocean and the Eastern coast of Africa, expanding the Ming tributary network along the way²². By the end of these voyages, almost all of the Maritime Silk Road in Southeast Asia was under the Ming tributary system, with several of these tributaries located in Peninsular Malaysia, and the Ming arose as the dominant maritime and trade power in the region²³.

For the purposes of this paper, we highlight the role that Zheng He had in the development of Malacca into one of the most important trade hubs in the region. In 1407, Zheng He elevated Malacca's status to that of a tributary city, pleasing King Parameswara, and starting a process, which would span several decades, of city development and growth, with the Ming endorsing the creation of several tributary and trade outposts²⁴. Throughout the 15th century, Malacca became one of the most important ports in Southeast Asia, serving as the main connection point between the Indian Ocean and the South China Sea, and turning the city into the crown jewel of the Ming tributary system, where the later could greatly control the flow of regional maritime trade²⁵.

Zheng He's voyages and Malacca's development lead to a new surge of migratory movements to Peninsular Malaysia. Part of the movements would be directed to regions with prior Chinese migrations, like Terengganu and Singapore, but also to Kelantan in Northeastern Malaysia, where new trading opportunities were emerging²⁶. This period was particularly marked by migrations to Malacca and its bordering areas, with the migration of thousands of Chinese merchants and workers, who hoped to find work alongside the merchants or in manufactures, followed by smaller migrations to Penang in Northwestern Malaysia²⁷. In the span of close to 100 years, Malacca went from having a few hundred Chinese merchants, which accompanied the early Zheng He voyages, to an estimate of several thousand Chinese living in the city, with most of them being local economic elites²⁸. It estimated that by the end of the 15th century approximately 5,000 to 20,000 Chinese migrated to Peninsular Malaysia²⁹.

²² Finlay, "The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery."

²³ Fang, "The Beginnings of the Zheng He Voyages: Nanjing and the Indian Ocean World, 1405–1433"; Deng, "An Evaluation of the Role of Admiral Zheng He's Voyages in Chinese Maritime History."

²⁴ Sen, "The Impact of Zheng He's Expeditions on Indian Ocean Interactions," 615–21.

²⁵ Hall, *A History of Early Southeast Asia Maritime Trade and Societal Development, 100–1500*, 329–33.

²⁶ Wade and Chin, *China Southeast Asia Hist. Interact.*, 248–50.

²⁷ Hailong, "The History of Chinese Muslims' Migration into Malaysia," 9–11.

²⁸ Borschberg, "The Melaka Empire, c. 1400–1528," 280–81.

²⁹ Suryadinata, "Chinese Migration in Southeast Asia: Past and Present," 1.

By the end of the 15th century, these Chinese migrants in Peninsular Malaysia would be connected between each other, and with China, through what is defined as a bamboo network. This is an informal connection network between influential Chinese traders, whose interactions are defined by the traditional Chinese concepts of *guanxi* (关系) and of *xinyong* (信用)³⁰, and by the need to maintain a connection to China³¹. Anthony Reid notes that during this period, for the tributary states in Peninsular Malaysia, the reality of the tributary system was defined by two factors: tribute and migration, with Chinese migratory patterns to the region being defined by the networks of the tributary system and the sense of maritime safety granted by the Ming³². Before moving on to the next section, in Figure 1, shown below, it is possible to find an overall mapping of the main locations for Chinese migratory movements to Peninsular Malaysia during the Song, Yuan and Early Ming periods. The map clearly shows a preference of Chinese merchants for settling in the Eastern Coast and in the area of Malacca, during this particular period.

Changes in migration dynamics during Portuguese Malacca (1511-1641)

At the beginning of the 16th century, although the Ming maritime presence wasn't comparable to the time of Zheng He's voyages, the Ming still maintained an uncontested position as a regional power and the maritime networks of the tributary system still defined the flow of trade³³. This dynamic would complete change with the appearance of the Portuguese in the region. After early attempts at trade in the region in the first decade of the 16th century³⁴, in April 1511, Portuguese forces led by Alfonso de Albuquerque, set sail from Cochin to Malacca, with the intent of capturing the city. By August 1511, and after months of war with the forces of Sultan Mahmoud Shah of the Malacca Sultanate, the Portuguese would capture the city of Malacca, the crown jewel of

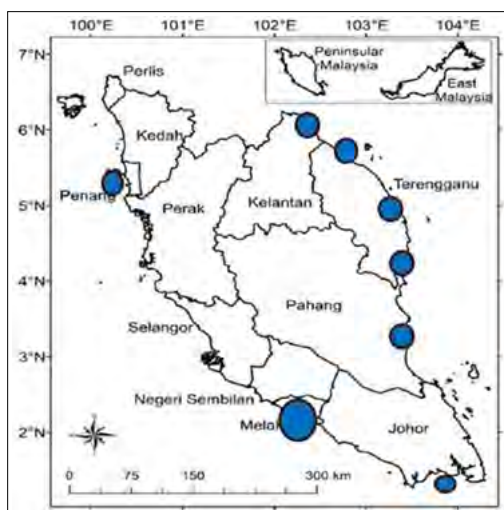


Figure 1 - Map showing the main locations of Chinese Migratory movements at the end of the 15th century. Source: Made by Author. Map compiled based on information acquired from works cited in this paper.

³⁰ Translated respectively as relationship and honesty/trust.

³¹ Tong, *Chinese Business - Rethinking Guanxi and Trust in Chinese Business Networks*, 1–20.

³² Reid, *Imperial Alchemy: Nationalism and Political Identity in Southeast Asia*, 49–57.

³³ Hall, *A History of Early Southeast Asia Maritime Trade and Societal Development, 100–1500*, 335.

³⁴ Wijaya, "Malacca Beyond European Colonialism (15th-17th Centuries)," 105–10.

the Ming tributary system³⁵. At this point, it can be argued that the Portuguese were essentially defying centuries of Chinese dominance and influence in the region, and taking the first steps in what would be centuries of struggles for the balance of power in the region.

The conquest of Malacca also represented a break in connectivity in the maritime tributary system, and it can be pondered how it affected Chinese migratory movements. The Portuguese were an unknown force in the region, whose early presence was marked by both military power and trade, and whose intentions weren't known to be compatible with the Ming tributary system. In the years following the conquest, the Portuguese would keep the military pressure on Sultan Mahmoud³⁶, with the Sultan leading efforts to mobilize local powers and undermine Portuguese influence in the area³⁷. These period was also marked by the Ming's court apparent apathy regarding early Portuguese missions to Guangdong in 1514 and 1515³⁸. All these factors created a decade long period of uncertainty among Chinese merchants and migrants, with the Chinese avoiding migrating past Singapore and choosing the previously established areas of Pahang and Terengganu, but also Eastern Johor as safer option³⁹. This didn't mean that the influx of Chinese traders going to Malacca stopped completely in the 1510's, since it is possible to find records of Fujianese traders dealing and settling in the city, but on a lower intensity than previously⁴⁰.

The situation would gradually worsen in the following decades. In 1517, the famous embassy of Tomé Pires arrived in Southern China, acquiring permission to appear before the Ming Court in 1520, and arriving at the court on January 1521⁴¹. However, this coincided with the arrival of the mission of the Sultanate of Malacca, which appealed for Emperor Zhengde (1505-1521) to take an harsher stance against the Portuguese, citing the events surrounding the fall of Malacca as a cause for this stance⁴². These events, in conjunction with armed clashes between Chinese and Portuguese forces in Guangdong, during 1521 and 1522, led to policies prohibiting trade with the Portuguese and a more hostile attitude towards them⁴³. This essentially broke, the previously mentioned, sense of maritime safety that Chinese traders and migrants felt, leading to an almost 30 years period of a diminished flow of migrations to Peninsular Malaysia, with many choosing Borneo as a safer option⁴⁴. However, after several

³⁵ Costa and Rodrigues, *Campanhas de Afonso de Albuquerque: Conquista de Malaca, 1511*.

³⁶ Mitrasing, "Negotiating a New Order in the Straits of Malacca," 60–61.

³⁷ Kheng, "Ming China's Support for Sultan Mahmud of Melaka and Its Hostility towards the Portuguese after the Fall of Melaka in 1511," 55–56.

³⁸ Dake, "The Portuguese Occupation of Malacca in 1511 and China's Response," 140–41.

³⁹ Pin-tsun, "The Rise of Chinese Mercantile Power in Maritime Southeast Asia, ca. 1400-1700," 228–29.

⁴⁰ Ptak, "Reconsidering Melaka and Central Guangdong: Portugal's and Fujian's Impact on Southeast Asian Trade (Early Sixteen Century)," 16–17.

⁴¹ Ramos, "Relações de Portugal Com a China Anteriores Ao Estabelecimento de Macau," 161.

⁴² Kheng, "Ming China's Support for Sultan Mahmud of Melaka and Its Hostility towards the Portuguese after the Fall of Melaka in 1511," 66–68.

⁴³ Coppolaro and McKenzie, *A Global History of Trade and Conflict Since 1500*, 32–33.

⁴⁴ Andaya and Andaya, *A History of Malaysia*, 56–58.

years of helping the Ming dealing with *wokou* pirates, relations were normalized in 1557, with the agreement of the settling of Macau by the Portuguese⁴⁵. These renewed relations would restore the feeling of maritime safety among the Chinese traders. The fact that the Portuguese were now a dominant trade power in the seas surrounding Peninsular Malaysia, while owning Malacca which was still a regional trading hub⁴⁶, led to a normalization of migratory patterns. Chinese migrants started privileging migration to areas closer to Malacca, which would offer better opportunities for trade, like Negeri Sembilan⁴⁷. In Figure 2, it is possible to see a map of the main migration destinations during the period of Portuguese Malacca.

As seen in this section, the Portuguese conquest of Malacca changed regional dynamics in a very impactful way, which would in turn affect Chinese migrations patterns. The Portuguese maritime presence broke away from the traditional status quo of the region, in which these migratory patterns deeply relied on. This opened a premise where one of the main factors for migrations was defined by the current dominant power in the region, and not only the tributary system. Although this period does not fully show the shift in migrations to the Western coast, the next two sections will highlight how the growing European presence defined these migrations.

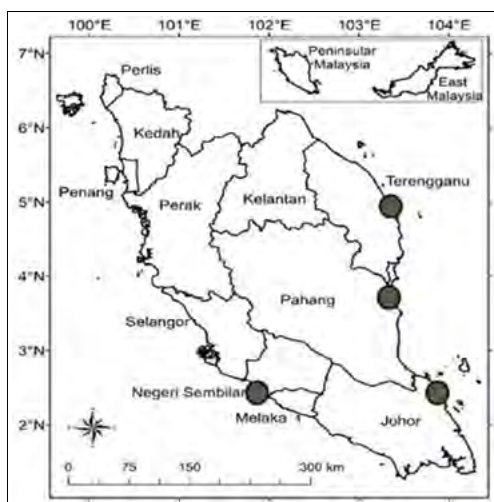


Figure 2 - Map showing the main locations of Chinese Migratory movements during the period of Portuguese Malacca. Source: Made by Author. Map compiled based on information acquired from works cited in this paper.

A slow drift to the West during Dutch Malacca (1641-1825)

The commercial success of the Portuguese and the Spanish in Southeast Asia, led to attempts by other European powers to acquire their own influence in the region, with the Dutch being a relevant case for this paper. On the 20th of March 1602, the States General of the Netherlands, established the Dutch East India Company (VOC), which had a significant amount of funding to fulfil its goals of expanding their colonial and trade ambitions past the

⁴⁵ Wills, John E., "Relations with Maritime Europe, 1514-1662," 342-45.

⁴⁶ Nawani, "The Portuguese in Archipelago Southeast Asia (1511-1666)," 304-5.

⁴⁷ Abdullah, "Effect of Malay-China Trade Relations During the Malacca Sultanate on the Emergence of Chinese Peranakan Community," 143-46; Pin-tsun, "The Rise of Chinese Mercantile Power in Maritime Southeast Asia, ca. 1400-1700," 229.

Cape, either by war or peaceful negotiations⁴⁸. As such, the Portuguese would be the favoured target of the Dutch in the region.

The first incident of the war in Southeast Asia (a part of the larger Dutch- Portuguese War) started with the capture of the Portuguese galleon *Santa Catarina* on 25 February of 1603, near modern day Singapore. This originated a dispute over the legality of keeping the prize inside the ship, that developed into the Dutch declaring the policy of *mare liberum*, which was used as a *casus belli* to dispute maritime trade and territories with Portugal⁴⁹. Just three years after, in 1606, a fleet of eleven VOC ships would attack Malacca, and although they were unsuccessful, they inflicted heavy losses on the Portuguese navy, and it showed local sultanates that Portugal could be overthrown⁵⁰. This naval battle marked the beginning of the fall of Portuguese influence in Peninsular Malaysia.

For the following decades, Malacca and other Portuguese holdings in the region would be the target of several attacks by the Dutch and its ally, the Aceh Sultanate. The Aceh Sultanate was on an ongoing expansion course through Sumatra and Peninsular Malaysia, and was particularly active in attacking locations where it could find even a slight presence of Portuguese traders or ships, in an attempt to deprive Portugal of its resources⁵¹. In 1629, Iskandar Mura of the Aceh Sultanate, would send a fleet of almost 250 ships on an unsuccessful attack on Malacca, losing close to 19000 men, further intensifying conflict in the region and weakening even more the Portuguese forces, creating more openings for Dutch interference⁵². Concurrently to these events, in 1619, the Dutch founded the city of Batavia, on the island of Java, turning it into the operations hub of the VOC in the region and a port for Dutch warships⁵³. Batavia would quickly develop into one the main regional trading ports, diverting maritime trade from Malacca, not only due to the investment and development that the Dutch performed in the port, but also due to the fact that the maritime lanes passing through Malacca were under constant conflict for the last decades⁵⁴. At this point, it can be argued that the two key defining factors for Chinese migration to Peninsular Malaysia were now in disarray. Maritime safety across the Straits of Malacca was now under threat from the Dutch-Portuguese conflict, and there was no longer a main dominant power that could provide trade opportunities in Peninsular Malaysia. Instead, we had a competing power, the Dutch, who now had a base of operations in Batavia, a city which was now growing and was increasingly more attractive for Chinese merchants.

⁴⁸ Gelderblom, Jong, and Jonker, "The Formative Years of the Modern Corporation: The Dutch East India Company VOC, 1602-1623," 1052-54.

⁴⁹ Borschberg, "The Seizure of the *Santa Catarina* Revisited: The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch-Johor Alliance (1602-c.1616)," 45-58.

⁵⁰ De Witt, *History of the Dutch in Malaysia*, 47-48.

⁵¹ Mitrasing, "Negotiating a New Order in the Straits of Malacca," 67-71.

⁵² Reid, *An Indonesian Frontier - Acehnese and Other Histories of Sumatra*, 100-102.

⁵³ Gelderblom, Jong, and Jonker, "The Formative Years of the Modern Corporation: The Dutch East India Company VOC, 1602-1623," 106-7.

⁵⁴ Bruijn, "Between Batavia and the Cape: Shipping Patterns of the Dutch East India Company," 251-58.

This would greatly impact the flow of Chinese migrants, who during this period of conflict, avoided migrating to Peninsular Malaysia. Instead, these migrants gave preference to Dutch cities and outposts outside of Malaysia, and who were relatively close in terms of seafaring time. As such, Chinese merchants and workers started migrating to Batavia and its surrounding areas, quickly turning Batavia into the city with the largest Chinese community in the region⁵⁵. Interestingly, the Dutch realized the importance of dealing with Chinese traders, and as such, during their activities surrounding peninsular Malaysia, they tried to influence local Chinese to move to Batavia, eventually leading to several migratory movements away from Peninsular Malaysia, lowering its Chinese population⁵⁶. Eventually, in January 1641, the Dutch would capture Malacca and take over its administration⁵⁷, severely undermining the Portuguese presence in the region and turning the Dutch into the main European maritime power in the Straits of Malacca⁵⁸. Shortly after the conquest, they tried to incentivize Chinese migrants to come to Malacca, but with low success, since at this point Malacca was suffering a decline, and places like Batavia or Manila were rising as more profitable trading hubs, becoming the preferred locations for migrations⁵⁹. However, in 1650, the Dutch established a settlement in Perak through a deal with Aceh, and acquired authorization to

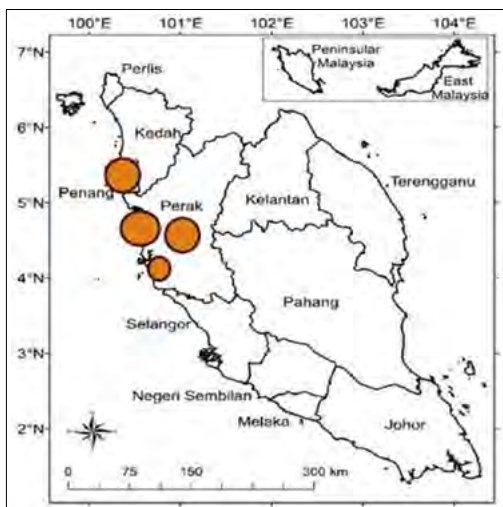


Figure 3 - Map showing the main locations of Chinese Migratory movements during the period of Dutch Malacca. Source: Made by Author. Map compiled based on information acquired from works cited in this paper.

begin the exploration of tin mines in the region, leading to the development of the profitable tin trade⁶⁰. The timeline of the tin trade coincided the financial crisis of the Ming Dynasty and the unrest following the rise of the Qing Dynasty, with the later reinstating harsh bans on foreign trade⁶¹. This led to a new wave of Chinese migration, starting from the 1650's, which were now mostly composed of workers rather than traders, to

⁵⁵ Blusse, "Batavia, 1619-1740: The Rise and Fall of a Chinese Colonial Town," 165-67.

⁵⁶ Tan, "Ethnic Chinese in Indonesia," 795-97.

⁵⁷ Wijaya, "Malacca Beyond European Colonialism (15th-17th Centuries)," 195-201.

⁵⁸ Arasaratnam, "Some Notes on the Dutch in Malacca and the IndoMalayan Trade 1641-1670," 480-90.

⁵⁹ Ramanathan, *China and the Ethnic Chinese in Malaysia and Indonesia, 1949-1992*.

⁶⁰ Khoo and Lubis, *Kinta Valley: Pioneering Malaysia's Modern Development*, 5-6.

⁶¹ Mote, *Imperial China, 900-1800*, 776-840.

the regions of Penang and Perak, creating the standard pattern of Chinese migration to Peninsular Malaysia for the following 130 years⁶².

The Dutch period of activity in Peninsular Malaysia, was marked by a sharp decline in migration, followed by a new migration wave, reinforcing the argument that European maritime presence, was a defining factor in these migration patterns. It also reinforced this change in migration towards the Western Coast of Malacca, as shown in Figure 3, which was now the preferred location for European activity. As it will be observed in the next section, the British would greatly increase trade activity in the Western Coast, and would be responsible for what is generally considered, the first big immigration boom to the region.

The settling of the Western Coast during British Malaya (1825-1949).

The British can be considered a late arrival to Peninsular Malaysia, making their first important trade move in 1771, by establishing a trading outpost in Penang, which was relatively close to the Dutch holdings specialized in tin production. British interests in Southeast Asia and the Indian Ocean would be highlighted during the Fourth Anglo-Dutch War (1780-1784), a conflict spreading multiple areas of operations, which would cause great harm to Dutch possessions beyond the Cape⁶³. The war severely impacted the Dutch tin trade, leading to the lowest export values the VOC had since the start of the 18th century and causing mass unemployment⁶⁴. This created another situation where maritime and, now, economic safety were not guaranteed, and as such, many Chinese started leaving areas of Dutch influence, and there was another break in migration to Peninsular Malaysia⁶⁵. The end of the war in 1784, opened the way for the emergence of British influence in the region, leading to the creation of British settlements in Penang, in 1786, and Singapore, in 1819, alongside the acquisition of Malacca during the Anglo-Dutch treaty of 1824⁶⁶. These settlements would eventually be organized into the colonial holding of the Straits Settlements, in 1826, which would be later integrated into British Malaya, creating a point for emanation of further British influence in the region⁶⁷. This led to the first big wave of immigration observed during the British period, with thousands of Chinese traders and workers migrating into the region of Perak, where the British were now the main traders of tin trade, and to Penang and Singapore⁶⁸.

⁶² Shimada, "Hinterlands and Port Cities in Southeast Asia's Economic Development in the Eighteenth Century: The Case of Tin Production and Its Export Trade," 197–201.

⁶³ Scott, "Sir Joseph Yorke, Dutch Politics and the Origins of the Fourth Anglo-Dutch War," 571–89.

⁶⁴ Shimada, "Hinterlands and Port Cities in Southeast Asia's Economic Development in the Eighteenth Century: The Case of Tin Production and Its Export Trade," 202–6.

⁶⁵ Khoo, *The Western Malay States, 1850-1873: The Effects of Commercial Development on Malay Politics*, 38–40.

⁶⁶ Webster, "Commercial and Political Networks in the Straits Settlements 1800 to 1868: The Rise of a Colonial and Regional Economic Identity?," 899–905.

⁶⁷ Andaya and Andaya, *A History of Malaysia*, 122–24.

⁶⁸ Lockard, "Chinese Migration and Settlement in Southeast Asia Before 1850: Making Fields From the Sea," 772–74.

The British would continue to expand their holdings in Peninsular Malaysia, and by the 1870's, they had acquired control of the states of Pahang, Perak, Negeri Sembilan and Selangor in the Western Coast of Malaysia⁶⁹. This led to the second big wave of immigration observed during the British period, with hundreds of thousands of Chinese traders and workers migrating into regions like Perak, where the British were now the main traders of tin trade, and to Penang and Singapore⁷⁰. This period was marked by an economic boom along the Western Coast of Malaysia, with significant improvements in manufacturing capa-

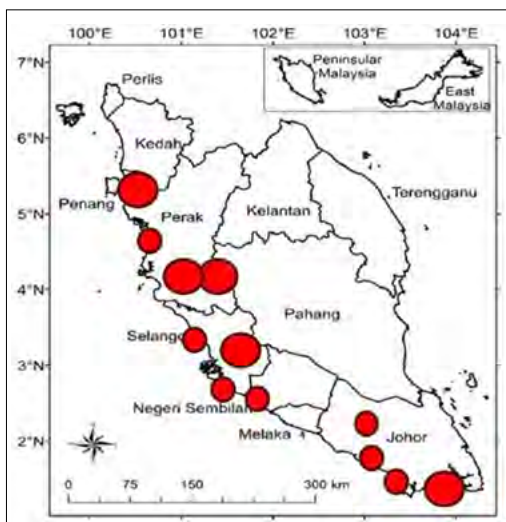


Figure 4 - Map showing the main locations of Chinese Migratory movements during the period of British Malaya, at the end of the 19th century. Source: Made by Author. Map compiled based on information acquired from works cited in this paper.

bility, industry expansion and infrastructure development, essentially solidifying Peninsular Malaysia's position as one of the key trade hubs in the greater Indo-Pacific region⁷¹. One particularly important economic development was the discovery of immense tin deposits in the four states acquired by the British in the 1870's, further boosting the tin trade and enriching many of the Chinese living there since the first wave of the early 19th century, and even enriching Chinese from generations that migrated in the Dutch period⁷².

Almost 3 million Chinese migrated to basically all major settlements in the Western Coast of Peninsular Malaysia and its surrounding areas by the end of the 19th century⁷³. Figure 4 allows for a

better visual understanding of how by the end of this period, Chinese migratory movements have essentially completely changed their destination towards the Western coast.

The 19th century marked the third point in time where Chinese migration patterns to Peninsular Malaysia were heavily influenced by a dominant European maritime presence, continuing the pattern started with the Portuguese. This would also mark one of the final times where such patterns would be defined by these factors. By the late 1880's and early 1890's, the rise in Nationalism and anti-Qing sentiment in China, created a scenario where

⁶⁹ Andaya and Andaya, *A History of Malaysia*, 143–56.

⁷⁰ Lockard, "Chinese Migration and Settlement in Southeast Asia Before 1850: Making Fields From the Sea," 772–74.

⁷¹ Drabble, *An Economic History of Malaysia, c. 1800–1990 - The Transition to Modern Economic Growth*, 32–88.

⁷² Douw, Cen, and Ip, *Rethinking Chinese Transnational Enterprises: Cultural Affinity and Business Strategies*, 163–66.

⁷³ Suryadinata, "Chinese Migration in Southeast Asia: Past and Present," 2–3.

migrations were mostly determined by ideology, such as republicanism⁷⁴. Peninsular Malaysia eventually became the favoured location for these groups to migrate or plan their revolutionary activities, and by the time of the 1911 Revolution, migrations rarely took into consideration factors such as maritime trade, or who was the dominant power⁷⁵.

Conclusion

This paper argued that since conquest of Malacca of 1511 by the Portuguese, Chinese migratory patterns to Peninsular Malaysia have been largely defined by the presence of a dominant European maritime power in the region and the Maritime Silk Road. The isolationist behaviour of the Ming and the Qing, in face of maritime trade, led to an eventual proliferation of European presence in a Chinese traditional area of tributary influence, essentially breaking the core of the interactions of the tributary system. As such, this led to a slow adaptation of these Chinese migrants in face of the emerging European powers, with the Portuguese period still being defined by the need of having good relations with the Ming. This factor would eventually assume a lower relevance with the Dutch and English. Despite this, core aspects of Chinese migration that were created throughout the Song and Yuan dynasties, like the importance of the sense of maritime safety, prevailed for almost the totality of this 400-year period of analysis.

This paper does not intend to state that Chinese migratory patterns were completely submissive to the presence of Europeans in the region, nor does it intend to present a purely European view of Asian History. It is noted that several regional and local events also affected Chinese migrations to Peninsular Malaysia, such as local conflicts, overall Chinese internal policies and crisis, and events like the Java Wars or the Taiping Rebellion, had an significant effect on the existence of this migrations. However, as it can be observed in the figures shown throughout this paper, European maritime presence had a deep effect in these migratory patterns, with this paper highlighting this shift of Chinese interactions, from the Eastern Coast of Peninsular Malaysia, towards the Western Coast. As it was stated, this shift had a deep impact on contemporary Malaysian demography, economy and politics, with the majority of Malaysian Chinese still living in the Western Coast. This paper also opens the way for further studies regarding this migratory movements, both in the field of maritime history, such as a more in-depth analysis of shipping procedures or voyages of this groups, as well as studies regarding the effect of other local powers and events regarding maritime trade routes.

⁷⁴ Reid, *Imperial Alchemy: Nationalism and Political Identity in Southeast Asia*, 63–65.

⁷⁵ Yen, "Overseas Chinese Nationalism in Singapore and Malaya 1877-1912," 399–425.

Bibliography

- Abdullah, Suhaila. "Effect of Malay-China Trade Relations During the Malacca Sultanate on the Emergence of Chinese Peranakan Community." *World Journal of Islamic History and Civilization* 3, no. 4 (2013): 143–49.
- Andaya, Barbara Watson, and Leonard Y. Andaya. *A History of Malaysia*. London: MacMillan Education, 1982.
- Arasaratnam, S. "Some Notes on the Dutch in Malacca and the IndoMalayan Trade 1641–1670." *Journal of Southeast Asian History* 10, no. 3 (1969): 480–90.
- Bloom, Susan, and Lionel M. Jensen. *China Off Center – Mapping the Margins of the Middle Kingdom*. Oxford: Oxford University Press, 1992.
- Blusse, Leonard. "Batavia, 1619–1740: The Rise and Fall of a Chinese Colonial Town." *Journal of Southeast Asian Studies* 12, no. 1 (1981): 159–78.
- Borschberg, Peter. "The Melaka Empire, c. 1400–1528." In *Empires of the Sea*, edited by Rolf Strootman, Floris van den Eijnde, and Roy van Wijk, 263–93. Leiden: Brill, 2019.
- . "The Seizure of the Sta. Catarina Revisited: The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch-Johor Alliance (1602-c.1616)." *Journal of Southeast Asian Studies* 33, no. 1 (2002): 31–62.
- Bruijn, Jaap R. "Between Batavia and the Cape: Shipping Patterns of the Dutch East India Company." *Journal of Southeast Asian Studies* 11, no. 2 (1980): 251–65.
- Chan, Kenneth S. "Foreign Trade, Commercial Policies and the Political Economy of the Song and Ming Dynasties of China." *Australian Economic History Review* 48, no. 1 (2008): 68–90.
- Chee-Beng, Tan. *Chinese Overseas: Comparative Cultural Issues*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2004.
- Cheng, Edwin Lee Siew. *Singapore: The Unexpected Nation*. Singapore: ISEAS Publishing, 2008.
- Chunyan, Huang. "China's Tributary System and National Security in the Song Dynasty." *Journal of Chinese Humanities* 5 (2019): 149–70.
- Coppolaro, Lucia, and Francine McKenzie. *A Global History of Trade and Conflict Since 1500*. London: Palgrave Macmillan, 2013.
- Costa, João Paulo Oliveira e, and Vítor Luís Gaspar Rodrigues. *Campanhas de Afonso de Albuquerque: Conquista de Malaca, 1511*. Tribuna da História, 2012.
- Dake, Liao. "The Portuguese Occupation of Malacca in 1511 and China's Response." In *China and Southeast Asia: Historical Interactions*, edited by Geoff Wade and James K. Chin. London: Routledge, 2019.
- Deng, Geng. "An Evaluation of the Role of Admiral Zheng He's Voyages in Chinese Maritime History." *International Journal of Maritime History* 7, no. 2 (1995).
- Department of Statistics of Malaysia. "Current Population Estimates by Administrative District," 2023. <https://www.dosm.gov.my/portal-main/release-content/current-population-estimates-by-administrative-district>.
- Douw, Leo, Huang Cen, and David Ip. *Rethinking Chinese Transnational Enterprises: Cultural Affinity and Business Strategies*. London: Routledge, 2013.

Drabble, John H. *An Economic History of Malaysia, c. 1800–1990 - The Transition to Modern Economic Growth*. London: MacMillan Press LTD, 2000.

Fairbank, J.K. *The Chinese World Order*. Boston: Harvard University Press, 1962. Fang, Jun. “The Beginnings of the Zheng He Voyages: Nanjing and the Indian Ocean World, 1405–1433.” *The Chinese Historical Review* 26, no. 1 (2019): 1–19.

Finlay, Robert. “The Treasure-Ships of Zheng He: Chinese Maritime Imperialism in the Age of Discovery.” *The Journal of the Society for the History of Discoveries* 23, no. 1 (1991): 1–12.

Gelderblom, Oscar, Abe de Jong, and Joost Jonker. “The Formative Years of the Modern Corporation: The Dutch East India Company VOC, 1602-1623.” *The Journal of Economic History* 73, no. 4 (2013): 1051–75.

Glahn, Richard Von. *Fountain of Fortune: Money and Monetary Policy in China, 1000–1700*. Berkeley: University of California Press, 1996.

Gomez, Edmund Terence. *Chinese Business in Malaysia: Accumulation, Ascendancy, Accommodation*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1999.

Gungwu, Wang. “Migrations Patterns in History - Malaysia and the Region.” *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 58, no. 1 (1985): 43–57.

Hailong, Ma. “The History of Chinese Muslims’ Migration into Malaysia.” *Dinasat* 27 (2017): 1–31.

Hall, Kenneth R. *A History of Early Southeast Asia Maritime Trade and Societal Development, 100–1500*. Plymouth: Rowman & Littlefield Publishers, Inc, 2011.

Kang, David C. *East Asia Before the West - Four Hundred Years of Tribute and Trade*. New York: Columbia University Press, 2010.

Ken, Danny Wong Tze. “Early Chinese Presence in Malaysia as Reflected by Three Cemeteries (17th-19th C.).” *Chinese Deathscapes in Insulindia* 92 (2016): 9–21.

Kheng, Cheah Boon. “Ming China’s Support for Sultan Mahmud of Melaka and Its Hostility towards the Portuguese after the Fall of Melaka in 1511.” *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society* 85, no. 2 (2012): 55–77.

Khoo, Kay Kim. *The Western Malay States, 1850-1873: The Effects of Commercial Development on Malay Politics*. London: Oxford University Press, 1972.

Khoo, Salma Nasution, and Abdur-Razzaq Lubis. *Kinta Valley: Pioneering Malaysia’s Modern Development*. Georgetown: Arenca Books, 2005.

Lee, Edwin. *Singapore: The Unexpected Nation*. Singapore: ISEAS Publishing, 2008.

Lee, Ji-Young. *China’s Hegemony - Four Hundred Years of East Asian Domination*. New York: Columbia University Press, 2017.

Li, Peining. “The Trade Patterns of the South China Sea during the Song Period.” *Asian Archaeology* 3 (2020): 83–93.

Lockard, Craig A. “Chinese Migration and Settlement in Southeast Asia Before 1850: Making Fields From the Sea.” *History Compass* 11, no. 9 (2013): 765–81.

Louie, Kam. *The Cambridge Companion to Modern Chinese Culture*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

Mitrasing, Ingrid S. "Negotiating a New Order in the Straits of Malacca." *Kemanusiann* 21, no. 2 (2014): 55–77.

Mote, F. W. *Imperial China, 900–1800*. Boston: Harvard University Press, 1999.

Nawani, Smarika. "The Portuguese in Archipelago Southeast Asia (1511-1666)." *Proceedings of the Indian History Congress* 74 (2013): 703–8.

Pin-tsun, Chang. "The Rise of Chinese Mercantile Power in Maritime Southeast Asia, ca. 1400-1700." In *China and Southeast Asia - Historical Interactions*, edited by Geoff Wade and James K. Chin, 221–39. London: Routledge, 2019.

Ptak, Roderich. "Reconsidering Melaka and Central Guangdong: Portugal's and Fujian's Impact on Southeast Asian Trade (Early Sixteen Century)." In *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, edited by Peter Borschberg, 1–22. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2004.

Ramanathan, Indira. *China and the Ethnic Chinese in Malaysia and Indonesia, 1949- 1992*. Hyderabad: Sangam Books Limited, 1994.

Ramos, João de Deus. "Relações de Portugal Com a China Anteriores Ao Estabelecimento de Macau." *Nação e Defesa*, 1990, 157–70.

Reid, Anthony. *An Indonesian Frontier - Acehnese and Other Histories of Sumatra*. Leiden: Brill, 2004.

———. *Imperial Alchemy: Nationalism and Political Identity in Southeast Asia*. New York: Cambridge University Press, 2010.

Scott, H. M. "Sir Joseph Yorke, Dutch Politics and the Origins of the Fourth Anglo- Dutch War." *The Historical Journal* 571–589, no. 31 (1988): 3.

Sen, Tansen. "Administration of Maritime Trade during Tang and Song Dynasties." *China Report* 32, no. 3 (1996): 251–55.

———. "The Formation of Chinese Maritime Networks to Southern Asia." *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 49, no. 4 (2006): 421–56.

———. "The Impact of Zheng He's Expeditions on Indian Ocean Interactions." *Bulletin of the School of Oriental and African Studies* 79, no. 3 (2017): 609–36.

Shimada, Ryuto. "Hinterlands and Port Cities in Southeast Asia's Economic Development in the Eighteenth Century: The Case of Tin Production and Its Export Trade." In *Hinterlands and Commodities Place, Space, Time and the Political Economic Development of Asia over the Long Eighteenth Century*, edited by Tsukasa Mizushima, George Bryan Souza, and Dennis O. Flynn, 197–214. Leiden: Brill, 2015.

Suryadinata, Leo. "Chinese Migration in Southeast Asia: Past and Present." *CHC Bulletin*, no. 9 (2017): 1–7.

Tan, Mely G. "Ethnic Chinese in Indonesia." In *Encyclopedia of Diasporas: Immigrant and Refugee Cultures Around the World*, edited by Melvin Ember, Carol R. Ember, and Ian Skoggard, 795–807. New York: Springer, 2005.

Tong, Chee Kiong. *Chinese Business - Rethinking Gaunxi and Trust in Chinese Business Networks*. Singapura: Springer, 2014.

Wade, Geoff. "An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE." *Journal of Southeast Asian Studies* 40, no. 2 (2009): 221–65.

Wade, Geoff, and James K. Chin. *China and Southeast Asia: Historical Interactions*. London: Routledge, 2019.

Webster, Anthony. "Commercial and Political Networks in the Straits Settlements 1800 to 1868: The Rise of a Colonial and Regional Economic Identity?" *Modern Asian Studies* 45, no. 4 (2011): 899–929.

Wijaya, Daya Negri. "Malacca Beyond European Colonialism (15th-17th Centuries)." Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2022. <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/141531/2/564862.pdf>.

Wills, John E., Jr. "Relations with Maritime Europe, 1514–1662." In *The Cambridge History of China: Volume 8, The Ming Dynasty, 1368–1644, Part 2*, edited by Denis Twitchett, John King Fairbank, and Albert Feuerwerker. New York: Cambridge University Press, 1998.

Witt, Dennis De. *History of the Dutch in Malaysia*. Selangor: Nutmeg Publishing, 2007. Yen, Ching-Hwang. "Overseas Chinese Nationalism in Singapore and Malaya 1877-1912." *Modern Asian Studies* 16, no. 3 (1982): 397–425.

———. *The Chinese in Southeast Asia and Beyond - Socioeconomic and Political Dimensions*. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd., 2008.

Yow, Cheun Hoe. "The Chinese Diaspora in China–Malaysia Relations: Dynamics of and Changes in Multiple Transnational 'Scapes.'" *Journal of Contemporary China*, 2016, 1–15.

EL GALEÓN DE MANILA Y CHINA: INFLUENCIA MUTUA DURANTE LA DINASTIA MING

Enrique Esquivel Lalinde¹

Resumen

Lo que presentaremos en esta comunicación, será la influencia recíproca entre lo que se conoce como el Galeón de Manila y la China, centrándonos principalmente en la época en que la dinastía Ming gobierna el país asiático.

España y China terminaron encontrándose en Filipinas. Desde el momento en que la Monarquía hispánica alcanza las Filipinas, es decir en el viaje de Magallanes y Elcano, se planteó la necesidad de establecer una ruta de vuelta que comunicara dichas islas con el territorio de Nueva España, el actual México, y desde allí alcanzara la península ibérica.

Por medio del Galeón de Manila se estableció la relación entre dos pueblos de culturas tan diferentes como la española y la china, que tuvo un gran impacto, no solo comercial, sino también social y cultural, influyendo en el arte, las costumbres e incluso la gastronomía de los países a los que enlazaba.

Como resultado de lo anterior, el Imperio español ultramarino fue perfilando una parte oriental en la que los chinos tuvieron un protagonismo extraordinario. Aunque es algo poco conocido, españoles y chinos mantuvieron una historia de relaciones estrechas durante más de tres siglos.

El comercio establecido mediante el Galeón en la China hará que la China tenga una importante dependencia de la plata americana. Y precisamente una reducción en la llegada de esa plata desde América a China coincidirá con el periodo final de la dinastía Ming.

Palabras clave: Galeón de Manila; Andrés de Urdaneta; Filipinas; Plata; Dinastía Ming

Resumo

O que apresentaremos nesta comunicação será a influência recíproca entre o que é conhecido como o Galeão de Manila e a China, focando-nos principalmente na época em que a dinastia Ming governou o país asiático.

A Espanha e China acabaram por se encontrar nas Filipinas. A partir do momento em que a monarquia hispânica chegou às Filipinas, ou seja, com a viagem de Magalhães e Elcano,

¹ Capitán de Fragata.

surgiu a necessidade de estabelecer uma rota de regresso que ligasse estas ilhas ao território da Nova Espanha, atual México, e daí chegasse à península ibérica.

Através do Galeão de Manila estabeleceu-se a relação entre dois povos com culturas tão diferentes como a espanhola e a chinesa, o que teve um grande impacto, não só comercial, mas também social e cultural, influenciando a arte, os costumes e até a gastronomia dos países.

Como resultado do acima exposto, o império espanhol ultramarino estava a moldar uma parte oriental na qual os chineses tinham um papel extraordinário. Embora pouco conhecido, os espanhóis e os chineses mantiveram uma história de relações estreitas durante mais de três séculos.

O comércio estabelecido através do Galeão de Manila na China torná-la-á significativamente dependente da prata americana, sendo certo que uma redução da chegada desta prata da América à China coincidirá com o período final da dinastia Ming.

Palavras-chave: Galeão de Manila; Andrés de Urdaneta; Filipinas; Prata; Dinastia Ming

1. INTRODUCCION

Lo que presentaremos en esta comunicación será la influencia recíproca entre lo que se conoce como el Galeón de Manila y la China, centrándonos principalmente en la época en que la dinastía Ming gobierna el país asiático.

Lo primero a tener en cuenta es lo que entendemos por Galeón de Manila, que no es solo una nave, sino sobre todo una ruta marítima de intercambio comercial que enlazará durante dos siglos y medio los continentes de Asia, América y Europa en un camino de ida y vuelta y que tendrá una enorme influencia en los tres continentes, puesto que no solo era portador de mercancías, sino que tuvo un gran impacto, social, económico, político y cultural, influyendo en la arquitectura, el arte, la religión, las costumbres e incluso la gastronomía de los pueblos a los que enlazaba.

Para ello comenzaremos viendo la llegada de los españoles a las islas Filipinas en la expedición de Fernando de Magallanes y de Juan Sebastián de Elcano; la búsqueda incesante de la ruta que a través del océano Pacífico les permitiera volver desde el archipiélago filipino al continente americano, y más concretamente a las tierras del actual México, donde estaba el virreinato de la Nueva España; nos centraremos en la figura de la persona que descubre dicha ruta marítima de vuelta, también llamado tornaviaje, o sea en Andrés de Urdaneta, personaje central de la historia que unirá los tres continentes; pasaremos a continuación al establecimiento del comercio entre las islas Filipinas y América por medio del Galeón de Manila o la Nao de la China, una vez que se encontró ese camino de vuelta; nos detendremos posteriormente en la enorme importancia que tuvo la presencia de los ciudadanos chinos en Filipinas, no solo como tripulantes de las naves que llevaban las mercancías de su país a las islas Filipinas y como comerciantes de esos productos, sino también porque muchos de esos chinos se establecieron en las islas y fueron los que desempeñaron la mayoría de los oficios que demandaba la sociedad filipina de la época; posteriormente analizaremos la situación en China en el momento histórico en que se produce el establecimiento del Galeón; y para finalizar veremos la influencia que tuvo en el periodo final de la dinastía Ming el comercio establecido mediante el Galeón en la China y sobre todo la dependencia china de la plata americana.

2. BUSQUEDA DEL CAMINO A ASIA

Alcanzar las tierras de Asia fue el estímulo principal para que los reinos ibéricos, es decir Portugal y Castilla primero, y una vez que Castilla y Aragón se unen, la Monarquía hispánica después, salieran a explorar en los siglos XV y XVI los océanos. Llegar a lo que en la época se conocía como Catay y Cipango, y que hoy en día son la China y el Japón, fue el objetivo que movió a Cristóbal Colón a adentrarse en el entonces desconocido Océano. Pero en su navegación se encontró con un continente hasta entonces ignorado por los europeos, al que posteriormente los mismos europeos nombraron como América. Otros navegantes y

descubridores ibéricos, como los portugueses Vasco da Gama o Fernão de Magalhães, y los españoles Juan Sebastián de Elcano o Legazpi, hallarían lo que él buscaba.

Los objetivos de los viajes ibéricos hacia Oriente eran muy variados. En ellos se entremezclaban el comercio, la política y también la religión. Seguramente el primer interés fue el económico, principalmente la búsqueda del camino que les permitiera alcanzar las tierras de las tan ambicionadas especias² que en aquella época alcanzaban unos precios desorbitados. Por supuesto existieron intereses políticos, pues el prestigio que daba descubrir y conquistar nuevas tierras era inmenso para los monarcas de la época, pero también hubo motivos religiosos, pues extender la fe católica fue ya uno de los objetivos principales de los Reyes Católicos cuando los españoles comenzaron a conquistar las tierras americanas.

Y aunque la competencia inicial entre la Monarquía Hispánica y Portugal en los mares asiáticos estuvo orientada a la conquista y posesión de las islas de las especias, o sea de las islas Molucas, la realidad es que una vez establecidos los españoles en las islas Filipinas, los productos chinos desbancaron a las tan apreciadas especias en el comercio hispánico entre Asia, América y Europa.

En este intercambio comercial desde Asia, el producto que destacará sobre todos será la seda producida en la China, aunque también tendrán importancia las porcelanas y los artículos de lujo, no solo de la China, sino también del Japón, de la India e incluso de la península arábiga. En el camino de vuelta desde América la plata será el protagonista principal del comercio y como veremos tendrá una enorme influencia económica en la China del momento.

3. LLEGADA DE LOS ESPAÑOLES A LAS FILIPINAS Y BÚSQUEDA DEL TORNAVIAJE

Desde el momento en que la Monarquía Hispánica alcanza las islas Filipinas, es decir durante el viaje que inicia Fernando de Magallanes y finaliza Juan Sebastián de Elcano, se vio la necesidad de establecer una ruta de vuelta que comunicara estas islas con América a través del océano Pacífico y desde allí se conectara con la península Ibérica.

Se trataba de evitar los conflictos con la monarquía portuguesa, pues por lo establecido en el Tratado de Tordesillas, las naves hispanas no debían navegar por la parte portuguesa establecida en dicho tratado, y para evitar problemas, debían evitar entrar en puertos del dominio portugués.

Por otro lado desde el mismo viaje de Magallanes se puso de manifiesto las dificultades que entrañaba la opción de navegar por el estrecho que posteriormente llevará su nombre y por ello la necesidad de buscar una ruta alternativa. Atravesar el estrecho de Magallanes

² Las especias que se producían principalmente en las islas Molucas, se utilizaban en esa época para condimentar y conservar los alimentos y se creía que tenían propiedades medicinales e incluso afrodisíacas. Entre las principales especias destacaban el clavo, la canela y la nuez moscada.

implicaba una navegación que además de larga, era muy complicada y peligrosa, debido a las corrientes existentes, a los temporales, al mal tiempo, a lo angosto de muchas partes de su recorrido y a los bajos que jalonaban el estrecho, todo lo cual hacía que navegar por dicho estrecho no fuera en absoluto fácil y se hiciera necesario encontrar otra vía de navegación. Ese trayecto tan ansiado desde las islas Filipinas a América a través del océano Pacífico se conocerá como “la vuelta del Poniente” o Tornaviaje.

Durante la expedición de Magallanes y Elcano y una vez cruzado el océano Pacífico los navegantes logran alcanzar su objetivo que no era otro que las islas de las especias. Posteriormente se producirá la muerte de Magallanes en la isla de Mactán durante un enfrentamiento con los indígenas y varios personajes le sucederán en el mando. Después de muchas vicisitudes en las que tienen lugar enfrentamientos con portugueses e indígenas, quedan dos naves, la nao “Victoria” y la nao “Trinidad” que tratarán de volver a la península ibérica.

Juan Sebastián de Elcano al mando de la “Victoria” buscará el camino de vuelta desde las islas Molucas navegando hacia el Oeste, consiguiendo de esa forma la enorme hazaña de ser el primer navegante en circunnavegar el globo terráqueo. La otra nave superviviente de la expedición, la nao “Trinidad”, al mando del burgalés Gonzalo Gómez de Espinosa, intentará volver a la Nueva España atravesando el océano Pacífico, pero los vientos contrarios, los temporales y las numerosas muertes por escorbuto, le obligaran a regresar a las islas Molucas. De esta forma el primer intento de navegar desde las islas Filipinas al continente americano había fracasado.

Posteriormente habrá nuevos intentos de establecer esa ruta de navegación: en el año de 1527, lo intentará Álvaro de Saavedra, enviado por Hernán Cortés desde México, para rescatar a los sobrevivientes de la expedición de Loaysa, pero también las corrientes contrarias, las calmas y los temporales le obligaron a retroceder. Más tarde en el año 1536 será Hernando de Grijalva el que fracasará. En el año 1542 en la expedición al mando de Ruy López de Villalobos³, lo volverán a intentar Bernardo de la Torre e Íñigo Ortiz de Retes, pero tampoco lograrán el objetivo de volver a Nueva España desde las islas Filipinas por el océano Pacífico.

La búsqueda de dicha ruta se convirtió en una obsesión de la Corona hispánica y sobre todo de los virreyes de la Nueva España. Pero el objetivo de encontrar un camino que permitiera cruzar el océano Pacífico hacia el Este para llegar al continente americano parecía una misión imposible.

4. LA EXPEDICIÓN DE LEGAZPI Y URDANETA

Hubo que esperar más de veinte años desde el último intento para lograr alcanzar América desde las islas Filipinas. Se lograría finalmente en el año de 1564, cuando tuvo

³ Ruy López de Villalobos será el que nombrará con el nombre de Filipinas a estas islas en honor del entonces Príncipe de Asturias que posteriormente será conocido como Felipe II.

lugar la expedición, al mando de Miguel López de Legazpi y en la que iba embarcado Andrés de Urdaneta.

Cuando se proyectó esta expedición uno de los problemas era encontrar un marino experto que tuviera los conocimientos suficientes para encontrar el camino de vuelta, es decir el tornaviaje. La elección recayó en Andrés de Urdaneta, veterano ya en aventuras filipinas, americanas y oceánicas, puesto que era un superviviente de la expedición de García Jofre de Loaysa del año 1526. Será Urdaneta el personaje al que cabe el honor de ser el descubridor de la derrota para navegar desde las islas Filipinas hasta Nueva España.

Pocos personajes del amplísimo censo de descubridores y navegantes españoles de los siglos XV y XVI, reúnen tantos atractivos a destacar como Andrés de Urdaneta, que demostró en los conocimientos de la ciencia de la navegación y en los astronómicos, en el combate con los enemigos cuando no quedaba más remedio, en el trato afable y considerado con los indígenas y siempre en su enorme curiosidad intelectual, ser una persona excepcional, con una enorme empatía, generosidad, honradez y arrojo personal.

Nació Andrés de Urdaneta en Villafranca de Oria (Guipúzcoa) hoy Ordizia, en noviembre del año 1508. El 24 de julio de 1525, con solo diecisiete años, se embarca en la escuadra de siete buques que al mando de García Jofre de Loaysa parte desde La Coruña hacia las islas Molucas, y en la que iba Juan Sebastián de Elcano como segundo de la expedición.

Esta expedición tenía como objetivo completar lo que la anterior de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano no había realizado, es decir una vez alcanzadas las islas Molucas, tomar posesión de ellas en nombre de la Monarquía Hispánica, pues los españoles todavía estaban convencidos de que dichas islas estaban en la parte que le correspondía de acuerdo con el Tratado de Tordesillas, tal y como Magallanes había asegurado al emperador Carlos I.

En esta expedición Andrés de Urdaneta va embarcado en la nao “Sancti Spiritus”, mandada por Juan Sebastián de Elcano, de quien probablemente era pariente o por lo menos sus familias se conocían, pues los caseríos vascos de ambas familias estaban muy próximos.

Después de un accidentado viaje por el estrecho de Magallanes y una vez alcanzado el océano Pacífico, los temporales dispersaron los buques de la armada de Loaysa, quien murió en pleno océano. Su sucesor, Elcano, corrió idéntica suerte y a las islas Molucas solo llegó una nave de las siete iniciales, con ciento cinco tripulantes.

Urdaneta estuvo ocho años viviendo en las islas Molucas, combatiendo unas veces a los portugueses y otras a los indígenas. Durante tan larga estancia aprovechó para conocer los regímenes de vientos y de corrientes predominantes, así como su periodicidad, lo cual le llevó a tener una idea bastante precisa de las posibilidades existentes de regresar a América cruzando el océano Pacífico. También llegó a dominar la lengua franca de la zona, lo que le permitiría posteriormente hacerse entender por los nativos de los archipiélagos cercanos a las islas Filipinas.

Sin embargo durante el tiempo en que Urdaneta y los demás supervivientes de la expedición de Loaysa permanecen en las islas Molucas, los monarcas ibéricos, el emperador Carlos I y Juan III, habían llegado a un acuerdo, el conocido como Tratado de Zaragoza, firmado

en el año de 1529 por el que el monarca hispano cedía la soberanía de las islas Molucas a la monarquía portuguesa a cambio de un importante suma de dinero. Lógicamente el conocimiento de este Tratado tardó en llegar a las islas Molucas, y portugueses y españoles siguieron luchando por la posesión de las islas.

Una vez que estas noticias llegaron a las islas Molucas, Urdaneta y los restantes supervivientes de la expedición de Loaysa, fueron embarcados en naves portuguesas en las que salieron para Ceilán en noviembre de 1534 y de allí para Lisboa, a donde llegaron el 26 de junio de 1536. Finalmente Urdaneta había dado la vuelta al mundo, en un periplo que duró nada menos que once años.

Y por fin llegamos a la expedición que podemos denominar de Legazpi y Urdaneta. El objetivo principal de la expedición era descubrir el Tornaviaje desde las islas filipinas a Nueva España. Esta expedición al mando de ella Legazpi, fue impulsada por el virrey de México y ordenada por Felipe II, que fue quien eligió personalmente a Andrés de Urdaneta para que se embarcara en ella. Como ya hemos visto tenía sobrada experiencia en la misión que se le encomendaba, puesto que había participado en la aventura de García Jofre de Loaysa y pasado un largo tiempo en las islas Molucas, por lo que tenía y un buen conocimiento de los vientos y corrientes de la zona así como una gran experiencia en la navegación por el Pacífico. Urdaneta afirmaba que era posible volver desde Molucas a Nueva España y que él «haría volver no una nave, sino una carreta». Urdaneta, que entonces era fraile agustino en un convento en México, aceptó preparar la expedición y formar parte de ella.

La expedición estaba compuesta de cinco naves, de las cuales dos era galeones, los “San Pedro” y “San Pablo”, dos pataches, los “San Juan de Letrán” y “San Lucas” y un bergantín, “Espíritu Santo”, en los que embarcaron unos trescientos hombres. La expedición salió del puerto de Navidad, en la costa occidental de Nueva España, el 21 de noviembre de 1564 y el 27 de abril de 1565 alcanzó el puerto de Cebú, en la isla del mismo nombre perteneciente al archipiélago de las Bisayas en las islas Filipinas⁴.

Llegados a las Filipinas inmediatamente se preparó el viaje de vuelta y al amanecer del 1 de junio de 1565 la nao “San Pedro” salió de su fondeadero de la isla de Cebú en demanda de Nueva España. Urdaneta viajaba como piloto por ser la persona en que se tenían puestas todas las esperanzas de lograr el objetivo tan deseado y el mando de la nave lo ostentaba Felipe de Salcedo nieto de Legazpi. La nave en la que volvieron, la “San Pedro”, se le supone un desplazamiento aproximado de unas 550 toneladas, una eslora de unos 26 metros y una manga de aproximadamente unos 12 metros.

El día 9 de junio, una vez pasado el estrecho de San Bernardino, que separa las islas de Luzón y Samar, en el archipiélago filipino, la nao navegaba ya en mar abierto y Urdaneta ordenó poner rumbo nordeste hasta llegar al paralelo de cuarenta grados norte donde esperaba

⁴ Para darse cuenta de la complejidad de la navegación en esta zona hay que considerar que las islas Filipinas están constituidas por más de 7.000 islas.

encontrar vientos favorables. Pero para lograr el objetivo buscado no bastaba con navegar por unas latitudes determinadas, había además que hacerlo en el momento adecuado.

Urdaneta gracias a sus ocho años de permanencia en las islas Molucas y a su interés por aprender y conocer todo lo referente a las condiciones de vientos y corrientes, había llegado a tener una idea bastante exacta del régimen general de vientos en esa zona del océano Pacífico y así lo demostró en su informe para el Rey “De la navegación que se ha de hacer” en el que, además de recomendar Acapulco como puerto base para las expediciones hacía poniente, con criterios que serían válidos hoy en día, trazó un derrotero con derrotas en función de la época del año y con la premisa de llegar siempre a Filipinas en primavera para poder zarpar de vuelta a México a finales de mayo o primeros de junio.

De ese modo, al zarpar a primeros de junio, Urdaneta aprovechó el comienzo del monzón del sudoeste para ganar latitud y a continuación cruzar el Pacífico hacia el Este por latitudes medias, de hasta 40 grados, en pleno verano y con tiempos bonancibles. Además, al zarpar en esa época del año evitó los peligrosos tifones que tan frecuentes son esas aguas y que representaban una seria amenaza para las frágiles naves de la época.

Pero también era preciso conocer las corrientes, ya que para los barcos de la época cuyas velocidades eran de dos a cinco nudos, el navegar a favor o en contra de ella podía suponer el éxito o el fracaso del viaje. En ese sentido al llegar a la latitud de Japón entró en la corriente del Kuro-shivo, cuya traducción sería “rio negro”, y que ya no le abandonará hasta su llegada al continente americano. Esta corriente al descender cerca de la costa oeste norteamericana adquiere una considerable intensidad, que es tanto mayor cuanto más cercana a la costa. Urdaneta supo aprovecharla perfectamente, y de ahí el record que supuso este primer Tornaviaje que sólo duró cuatro meses.

El 18 de septiembre fueron avistadas las tierras septentrionales de Nueva España. Al amanecer del 1 de octubre se encontraban a poca distancia del puerto de Navidad y finalmente el 8 de octubre, entraban en la bahía de Acapulco

Los conocimientos de Urdaneta tanto de oceanografía como de geografía del océano Pacífico tal y como demostró en sus informes para preparar el Tornaviaje son propios de un adelantado a su tiempo. Asimismo conocía y se preocupaba por los aspectos humanos y sociales de la gente de mar, daba gran importancia a la profesionalidad de las tripulaciones y lo importante que es tener a los hombres satisfechos a bordo,

Urdaneta es una de las figuras más completas de la fascinante historia española del siglo XVI en América y en el Pacífico. Destacó en las múltiples facetas que desempeñó, como marino, guerrero, cosmógrafo, astrónomo, con grandes dotes diplomáticas, en definitiva un hombre sabio, de un nivel profesional sobresaliente.

Se puede afirmar que Andrés de Urdaneta es un paradigma del hombre del Renacimiento, una persona que había viajado hasta donde casi ningún europeo podía ni siquiera soñar llegar, y además lo podía contar, había adquirido conocimientos preciosos y los podía utilizar; y por otro lado tenía una lealtad inquebrantable hacia sus Reyes.

5. EL ESTABLECIMIENTO DEL GALEON DE MANILA

Los fines de la expedición comandada por Legazpi eran cuatro, siendo el principal, como ya hemos mencionado, encontrar por fin la ruta de vuelta o Tornaviaje a través del Pacífico que tantos trabajos y desengaños había costado. De conseguir este primer objetivo dependían los otros tres; acceder al mercado de las especias de las islas Molucas; asentar la presencia española en el Oriente; y por último predicar la fe cristiana. En este sentido se expresa la carta de Felipe II al Virrey de México – fechada en Valladolid el 24 de junio de 1559-, en la que habla de los tres primeros:

*“... y proveais que procuren de traer alguna especiería, para hacer el ensayo de ellas, y se vuelvan a esa Nueva España, (...) para que se entienda si es cierta la vuelta y qué tanto se gastara en ella, y dareis por instrucción a la gente que ansienviáredes que en ninguna manera entren en las islas de los Malucos, porque no se contravenga el asiento que tenemos tomado con el Serenísimo Rey de Portugal, sino en otras islas que están comarcanas a ellas, así como son las Felipinas y otras que están fuera del dicho asiento, dentro de nuestra demarcación, que diz que tiene también especiería”*⁵

El descubrimiento del tornaviaje abrió el camino a la gran aventura de conectar Asia con el continente americano y desde allí a Europa. La primera parte de este viaje, Asia-América, se lograría por medio del “Galeón de Manila”, “Galeón de Acapulco” o “Nao de la China” que de estas diferentes formas se le denominaba y que como ya hemos mencionado se referirá a una ruta comercial más que a un barco propiamente dicho.

Por medio del Galeón de Manila se estableció la relación entre dos pueblos de culturas tan diferentes como la española y la china, que tuvo un gran impacto, no solo comercial, sino también social y cultural, influyendo en el arte, las costumbres e incluso la gastronomía de los continentes a los que enlazaba.

Como resultado de lo anterior, el Imperio español ultramarino fue perfilando una parte oriental, de la que las islas Filipinas eran el eslabón principal, pero no único, y en la que los chinos tuvieron un protagonismo extraordinario. Esa relación entre chinos y españoles es algo generalmente poco conocido, y sin embargo la realidad es que ambos pueblos mantuvieron una historia de relaciones mucho más estrechas de lo que se cree durante un periodo de más de tres siglos, pues su inicio se puede establecer desde el año 1571, fecha de la fundación de Manila por Legazpi, hasta el final de la presencia española en las islas Filipinas en el año de 1898.

Se puede afirmar que fueron realmente los juncos chinos procedentes de la provincia china de Fujian, los que consolidaron el tráfico comercial establecido por el Galeón de Manila. En este sentido es muy revelador el hecho de que dicha nave era conocida en el virreinato de la Nueva España como la Nao de la China, y es que es evidente que la inmensa mayoría de los productos transportados por el galeón y que además eran los más valiosos y cotizados procedían de la China.

⁵ AA. VV- *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, p. 437

El Galeón de Manila es uno de los primeros ejemplos de globalización e integración del comercio a escala mundial. Convirtió a Manila en un centro mercantil de primera magnitud, adonde llegaban productos de todo el sureste asiático, no solo de la China, sino también del Japón, de la India, de las islas indonesias, de Persia, de Oriente Medio e incluso de la península arábiga. Estos productos embarcados en el Galeón llegaban luego al continente americano, concretamente al puerto de Acapulco en la costa mexicana del Pacífico. Desde allí por vía terrestre cruzaban el istmo americano, y pasando por la ciudad de México, las mercancías llegaban a Veracruz en la costa mexicana del océano Atlántico. Una vez en Veracruz las mercancías asiáticas se embarcaban en los galeones que constituían la Flota de Indias y por conducto de las naves de esta flota llegaban a los puertos de Sevilla y Cádiz, en la España peninsular, de donde posteriormente se expandían por Europa.

Los productos transportados por el Galeón, eran sobre todo sedas y porcelanas chinas; alfombras, tapices y vestidos de algodón de la India y del Sureste Asiático; llegaban lacas y porcelanas de Japón; de Ceilán, de las Islas Molucas y de Java procedían las diversas especias: clavo, canela, jengibre, pimienta, nuez moscada o cúrcuma.

En el viaje de vuelta del puerto de Acapulco a Manila, el Galeón transportaba misioneros, oficiales reales, mercaderes y soldados, y en cuanto a las mercancías, la más valiosa por supuesto era la plata, conseguida por las ventas en la feria de Acapulco de todos los productos asiáticos que habían llegado a América.

Pero el galeón desde América a las islas Filipinas transportaba también animales como vacas y caballos, y muchos tipos de plantas: maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya o pimiento. La introducción de estos cultivos americanos produjo una auténtica revolución en la alimentación de muchos países asiáticos, como había hecho anteriormente cuando se introdujeron en Europa.

Y así fue como durante doscientos cincuenta años, desde 1565 hasta 1815, el trayecto Manila-Acapulco-Manila fue cubierto regularmente por aquellas naos⁶, que establecieron contacto directo de la América hispana con China, Japón y toda Asia.

Manila se convirtió a finales del siglo XVI en una metrópoli cosmopolita en la que era posible encontrarse por supuesto con chinos, pero también con japoneses, malayos, indios, indonesios y en general con habitantes de todos los pueblos de Asia, pero también con europeos como con portugueses, italianos, franceses, holandeses o ingleses.

6. CHINOS EN FILIPINAS

Cuando Legazpi se instala en Manila no tenía la certeza absoluta de cuál era la intención de la Corona española. Dudaba si debía permanecer en las Islas Filipinas o alcanzar el continente asiático y establecerse en la China. Por ello escribió varias cartas a Felipe II y a los

⁶ La realidad es que aunque se les conoció como Galeón o Nao, las naves que cubrieron este trayecto fueron de diferentes tipos durante tan largo periodo de tiempo, así también hubo fragatas y navíos.

virreyes de Nueva España preguntando si debía seguir a China o quedarse en el archipiélago filipino. En un principio le parecía más lógico dirigirse al continente, pues desde su llegada a las islas Filipinas observó la presencia de naves y comerciantes chinos en los puertos filipinos y dedujo que tal vez sería más provechoso establecer el comercio directamente con la China. Evidentemente para lograr ese objetivo parecía que podría ser más interesante conseguir un puerto donde establecerse en la costa de la China que mantenerse en Filipinas a la espera de que llegasen las naves chinas. Finalmente Legazpi adoptó una postura pragmática, es decir se mantuvo en las islas Filipinas, pero a la vez hizo todo lo posible por incrementar el comercio con la China, para lo cual dio todo tipo de facilidades a las naves y comerciantes chinos para comerciar y establecerse en las islas Filipinas. El sucesor de Legazpi en el gobierno de las islas Filipinas, Guido de Lavezaris, continuó con la política de acercamiento a China.

A finales del siglo XVI, algunos gobernadores de Filipinas, especialmente Francisco de Sande, barajaron el proyecto de llevar a cabo la invasión de la China continental y elevaron los planes de dicha invasión a la corte española. El proyecto fue evaluado por el Consejo de Indias que lo descartó por considerar la idea irrealizable. Hay que tener en cuenta además que en aquellos años la Monarquía hispánica tenía varios frentes abiertos en toda la extensión del globo terráqueo. Así en el año de 1565, el año en que Andrés de Urdaneta lleva a cabo el descubrimiento del Tornaviaje, Pedro Menéndez de Avilés reconquista la península de la Florida donde se habían instalado hugonotes franceses y los hace abandonar la península. A continuación funda la ciudad de San Agustín que hoy en día se considera la ciudad más antigua de Estados Unidos

Además la Monarquía Hispánica estaba empeñada en la lucha contra Inglaterra, recordemos que el frustrado desembarco en tierras británicas de tropas españolas por medio de la mal llamada Armada Invencible, fue intentado en el año de 1588. Y por otro lado, el mismo año en que Legazpi funda la ciudad de Manila, es decir el año de 1571, tiene lugar la batalla de Lepanto, en la que la Santa Liga, promovida por el papa Pío V y comandada por la Monarquía Hispánica en la persona de D. Juan de Austria, logra frenar el avance otomano en el Mediterráneo, aunque es cierto que la amenaza turca continuará.

Y aunque estos hechos nos dan una idea de la potencia de la corona hispánica en el siglo XVI, es evidente que en estas circunstancias no parecía lo más conveniente iniciar una aventura de resultado tan incierto como sería la invasión de un imperio tan extenso y desconocido como lo era la China del momento.

Descartado finalmente todo intento de invasión de China, el interés de España se centró en establecer un centro de comercio en el territorio continental de la costa de China, similar al que la corona portuguesa tenía en Macao, que había sido cedido a los lusos por la China desde el año 1557⁷. La idea de conseguir un puerto parecía mucho más factible y

⁷ Aunque según el profesor Hang Qi los portugueses se instalaron en 1553. QI, Hang - **La influencia del Galeón de Manila en la dinastía Ming**, p. 75.

requería mucho menos esfuerzo económico y político que una invasión. El ya mencionado gobernador de las Filipinas, Guido de Lavezaris estuvo a punto de lograrlo al intentar establecerse en Fujian en 1575, cuando perseguían al pirata chino conocido por los españoles como Limahom o Lin Feng por los chinos. Finalmente la Monarquía Hispánica consiguió en 1598 que China le cediese una isla de la costa de Cantón, aunque su presencia solo duró hasta el año 1600 en que tuvo que ser abandonado, sobre todo por los constantes problemas planteados por las autoridades de Macao, que desde el principio lo vieron como una amenaza para sus intereses.

Aunque como hemos visto cuando llegaron los españoles ya observaron la presencia de chinos en las islas Filipinas, esta presencia aumentó significativamente desde el establecimiento definitivo de los españoles en Manila y sobre todo desde que se estableció la ruta comercial con la costa de americana de Nueva España, una vez que se puso en marcha el Galeón de Manila. A partir de entonces dio comienzo el tráfico comercial a gran escala con la China, y se implantó el modelo económico por el que se rigieron las islas Filipinas durante todo el periodo en el que fueron parte de la monarquía hispánica.

Se calcula que desde el año de 1571 hasta 1601 llegaron a Manila más de seiscientos juncos con origen en los puertos de la China, y suponiendo que en cada uno de ellos vendrían unos trescientos chinos, podríamos afirmar que en 30 años llegaron unos doscientos mil chinos a las islas Filipinas⁸ y aunque es cierto que la mayoría volvieron a su país, no es menos cierto que muchos permanecieron como comerciantes en las islas y además un número considerable de ellos se establecieron en las islas ejerciendo todos los oficios necesarios en la sociedad de la época.

Para acoger a toda esa población de origen chino el gobernador Gonzalo Ronquillo de Peñalosa en el año de 1580, estableció un barrio extramuros de Manila al que se le denominó Parián. En este barrio fue donde se ordenó que debiera instalarse de forma obligatoria la comunidad china que habitaba en Manila a la que se conocía con el nombre de sangleyes⁹. El Parián llegaría a ser lo que hoy se conoce en muchas ciudades como “chinatown”, en el que se concentraban tanto los comercios de los chinos, como sus viviendas y donde en definitiva la comunidad china desarrollaba todas sus actividades.

La presencia de los sangleyes fue fundamental para la ciudad de Manila y es muy posible que sin la existencia de esta comunidad, las islas Filipinas no hubieran pertenecido durante más de tres siglos a la corona española. La realidad de la presencia española en las islas Filipinas fue que durante todo el periodo de su pertenencia a la Monarquía Hispánica, un grupo relativamente reducido de españoles vivió dependiendo de una comunidad china que siempre fue mucho mayor. Cuando Legazpi se establece en

⁸ FOLCH, Dolores - **Los orígenes de la globalización. El Galeón de Manila**, p. 32.

⁹ Los chinos de Manila en particular y de Filipinas en general fueron conocidos por los españoles como sangleyes. Probablemente derive del término chino *changlay*, que significa “los que vienen con frecuencia”.

Manila en el año 1571, la colonia de chinos en dicha ciudad era muy pequeña. Desde ese momento la presencia de ciudadanos chinos crecería de forma espectacular, alcanzando en el siglo XVII los 30.000 individuos, frente a apenas unos 2 000 españoles¹⁰.

Pero también es cierto que las relaciones entre españoles y chinos no estuvieron exentas de problemas. Los españoles que siempre fueron muchos menos que los chinos y que probablemente dependieron económicamente de los préstamos de los comerciantes chinos, en ocasiones vieron esa numerosa población con cierto temor, lo que los llevó a imponerles restricciones injustas que produjeron las sangrientas rebeliones de los sangleyes de los años 1603, 1639, 1662, 1762 y 1862.

Estas rebeliones en todos los casos tuvieron como consecuencia órdenes de expulsión de los ciudadanos chinos de las islas Filipinas. Pero estas órdenes de expulsión siempre duraron poco tiempo debido al enorme perjuicio que tanto a los españoles como a los propios chinos causaba su cumplimiento. Normalmente después de cada orden de expulsión de los ciudadanos chinos, las mismas autoridades de Manila que habían pedido su expulsión, solicitaban que se revocase la orden. El motivo era que esos mismos chinos eran los que mantenían la mayoría de los negocios, y ejercían la casi totalidad de las profesiones y oficios. Los chinos de filipinas eran los sastres, los zapateros, los herreros o los plateros, y también los pintores o los albañiles. Era evidente que sin esa población de origen chino sería imposible mantener la economía de la sociedad filipina. Pese a todos los problemas que se producían en la convivencia diaria entre ambas comunidades, era indudable que ambas se necesitaban. Se puede afirmar sin ninguna duda que sin la presencia de los sangleyes, hubiera sido muy difícil mantener la vida diaria en Filipinas, porque eran ellos los que proporcionaban a la pequeña comunidad hispana todos los productos y los oficios necesarios para la vida cotidiana.

La relaciones entre Filipinas y China se establecieron principalmente, entre la isla de Luzón, con Manila como puerto principal, con los puertos chinos de Zhangzhou y Quanzhou en la provincia de Fujian, en la costa meridional de la China. Este trayecto marítimo entre los puertos de China y Manila se convirtió en la primera etapa del comercio que uniría tres continentes, Asia, América y Europa.

Los chinos y los productos chinos se convirtieron en el elemento fundamental del sistema comercial establecido con el Galeón de Manila, de ahí que también se le conociese como “La Nao de la China”, que probablemente nos da una idea más precisa de lo que queremos destacar, es decir el decisivo protagonismo chino en este comercio que propició una globalización intercontinental.

Además el comercio entre China y Filipinas estaba monopolizado por los juncos chinos, que eran los únicos permitidos para transportar las mercancías, principalmente sedas, porcelanas y objetos lacados, desde los puertos chinos hasta los filipinos y en el

¹⁰ YUSTE, Eduardo Descalzo - **La Compañía de Jesús en Filipinas (1581-1768): realidad y representación**, p. 491.

camino de vuelta el único producto en el que los chinos estaban interesados, la plata mexicana y peruana.

7. SITUACION EN CHINA

Cuando los españoles se establecen definitivamente en las islas Filipinas la dinastía Ming gobierna en China. Recordemos que esta dinastía se extiende desde el año 1368, en que sustituye a la dinastía mongola de los Yuan, hasta el año de 1644, en que es sustituida a su vez por la dinastía Qing.

En el año de 1368 Zhu Yuanzhong funda la dinastía Ming en un momento crítico para China, puesto que se encuentra social y económicamente arruinada después de las luchas contra los mongoles del norte, que culminaron en una guerra civil. Por ello el primer objetivo de la nueva dinastía una vez en el poder será restablecer la situación económica para de esa forma lograr mantener la estabilidad de la sociedad china.

Aunque existen dudas sobre las dimensiones reales del hecho histórico, normalmente se asume que entre 1405 y 1433 el eunuco Zheng He llevó a cabo siete expediciones marítimas. Estas expediciones inicialmente se desarrollaron a lo largo de la costa oeste del Pacífico, extendiéndose a continuación por las costas de todo el océano Índico. Estos viajes le llevaron a visitar y establecer relaciones con los habitantes de lugares tan distantes como La Meca, Omán, Ormuz, Adén, Mogadiscio, Mombasa, y por supuesto con las costas de la India y de todo el sureste asiático.

Algunos autores¹¹ afirman que estas expediciones marítimas llegaron a estar compuestas por naves de más de 130 metros de eslora y 50 metros de manga, y que llegaban a tener un desplazamiento de unas cuatro mil toneladas. La verdad es que estas cifras resultan de todo punto asombrosas si tenemos en cuenta que las dimensiones de la nao “Victoria” en la que Juan Sebastián de Elcano logró dar la vuelta al mundo más de un siglo después, tenía un desplazamiento que no superaba las 100 toneladas, una eslora de aproximadamente 28 metros y una manga de unos siete metros y medio. Y ya hemos mencionado las dimensiones de la nao “San Pedro” en la que Urdaneta descubrió el tornaviaje, y aunque mayor que la “Victoria”, queda muy lejos de las naves chinas.

Realmente cuesta trabajo imaginar que naves de las dimensiones de las que supuestamente utilizó Zheng He fueran construidas en el siglo XV. Es evidente que para llevar a cabo la construcción de embarcaciones de semejantes dimensiones se necesitarían unos conocimientos matemáticos y unos métodos de construcción de naves que precisarían de una maquinaria que en occidente no se lograrían hasta el siglo XVIII. Y lo mismo se podría decir de las instalaciones de construcción, puesto que harían falta unos arsenales similares a como los conocemos hoy en día. Por otro lado sería realmente muy complicado gobernar en alta mar embarcaciones tan enormes y construidas con materiales como los de los juncos chinos.

¹¹ Hang Qi. *Op. cit.*, p. 70.

En cualquier caso, aun cuando podamos tener sospechas fundadas en que el tamaño de las naves haya sido exagerado, está claro que las expediciones de Zheng He demostraban la prosperidad y el desarrollo en ese momento de la civilización China.

En el periodo en el que se llevan a cabo las expediciones marítimas del ya mencionado Zheng He el comercio chino con los países extranjeros se basaba en el llamado “comercio tributario”¹². Este tipo de comercio no se regía por principios económicos, pues su objetivo era esencialmente político, ya que con el que pretendían conseguir influencia en los países extranjeros, poniendo de manifiesto la magnificencia de los monarcas chinos y la superioridad de su cultura y de las mercancías y productos chinos. Para resaltar esa superioridad se concedían valiosos regalos a las delegaciones extranjeras, se adquirían las mercancías de los países extranjeros a un precio mucho más elevado de su valor real y por el contrario las propias mercancías chinas se vendían sin casi obtener ninguna ganancia. Es evidente que era un sistema comercial claramente antieconómico y por tanto abocado al fracaso. Porque además el sistema imponía unas tremendas dificultades para que se pudiera realizar comercio marítimo de forma privada, llegando incluso a prohibirlo en determinados momentos, lo que llevó a que aumentara el tráfico comercial ilegal, es decir el contrabando y como consecuencia proliferara la piratería.

El año de 1567 marca un momento fundamental en la historia del comercio marítimo en China, pues en dicho año se empiezan a levantar las prohibiciones y restricciones para que los ciudadanos puedan realizar comercio con el exterior, y es desde entonces hasta el año de 1644 cuando se incrementa la tolerancia a los comerciantes chinos para que comercien con extranjeros, en un primer momento con Japón y posteriormente se amplían los permisos para poder comerciar con los reinos de Portugal y España.

Pero es que además también desde el año de 1567 la plata se convierte en la moneda principal de uso en la China, pasando el papel moneda, usado mayoritariamente hasta entonces, a ser una moneda complementaria. China hasta ese momento se abastecía principalmente de la plata japonesa, pero el aumento del comercio hará que esta no sea suficiente para las crecientes necesidades que desde entonces tendría el floreciente comercio marítimo chino.

Por otra parte, en la década de 1570 se unificaron en China los diferentes impuestos, estableciéndose lo que se conoció como el “latigazo único”, que consistía en que los diferentes impuestos existentes hasta ese momento se unificaban en un único tributo y que además debía ser pagado obligatoriamente en plata.

Y precisamente en ese momento histórico, cuando por un lado en la China se inicia la liberalización del comercio y empieza a necesitar una mayor cantidad de plata, coincide en el tiempo con que un imperio hasta entonces desconocido y lejano, la Monarquía Hispánica, se establece en las islas Filipinas, con Manila como puerto principal, a un paso de los puertos chinos.

¹² El comercio tributario tenía como objetivo principal impresionar a los mandatarios de los países extranjeros.

Pero es que además a ese imperio, a la Monarquía Hispánica, le sobraba la plata gracias a las minas recién descubiertas en América, las de Zacatecas en Nueva España y las de Potosí en Perú. Es decir en las islas Filipinas se encuentran dos imperios, uno el español donde la plata era abundante y por tanto barata, y otro el imperio chino con necesidad y escasez de ella, por lo que era cara.

En las décadas de los años 70 y 80 del siglo XVI la producción de plata en el continente americano se había multiplicado por siete gracias al sevillano Bartolomé de Medina. Este había descubierto en el año de 1555 la técnica para amalgamar el mercurio con la plata, consiguiendo de esta forma una plata de inmejorable calidad, aprovechando las minas de mercurio de Almadén en España y de Huancavelica en Perú.

Se calcula que entre los siglos XVI y XVIII en la América hispana se produjo el 80 por ciento de toda la plata mundial¹³. Y aunque existe una tendencia muy extendida a creer que la gran mayoría de la plata americana llegaba a España y posteriormente se expandía por los países europeos, creyéndose que estos eran los mayores beneficiarios, es más que posible que una muy importante cantidad de esa plata terminara en realidad en manos chinas.

Es decir podemos afirmar que coinciden en el tiempo y en el espacio una serie de circunstancias económicas, políticas y sociales, tanto en la China como en las islas Filipinas y en la América hispana, y en definitiva en todo el conjunto de la Monarquía Hispánica, que hacen que las relaciones, especialmente las comerciales, entre todos los actores mencionados se intensifiquen, con la plata como elemento principal y teniendo una influencia mutua de carácter excepcional.

8. INFLUENCIA MUTUA ENTRE CHINA Y LA MONARQUÍA HISPÁNICA

Curiosamente el sueño de Colón y de tantos otros navegantes ibéricos tantas veces buscado, es decir el encuentro entre España y la China, se produjo finalmente en las islas Filipinas. Como hemos visto la Monarquía Hispánica aunque lo intentó, no consiguió establecerse finalmente en territorio chino, pero los chinos si consiguieron establecerse en territorio de la Monarquía Hispánica, en concreto en las islas Filipinas y principalmente en Manila.

Es indiscutible que el Galeón de Manila tuvo una influencia importantísima en la economía y en la sociedad de finales de la dinastía Míng. Pero además durante los años en que existió la ruta marítima establecida por el Galeón de Manila, no sólo fue importante por el comercio que desarrolló, sino también por el intercambio personas, de mentalidades y de ideas.

Eliminadas las restricciones que habían impuesto las autoridades chinas al comercio privado de sus ciudadanos con los países extranjeros, este comercio experimentó un inmediato crecimiento. Y el principal destino y por tanto beneficiario, sería el puerto de Manila, que se convertiría en un enorme centro neurálgico de distribución de las mercancías no solo

¹³ FLYNN, Dennis O; GIRÁLDEZ, Arturo - *Born with a Silver Spoon the Origin of the World Trade in 1571*, p. 202.

chinas, sino también del resto de los territorios asiáticos. Mercancías que alcanzarían primero América, concretamente el puerto de Acapulco, y una vez atravesado el territorio mexicano, desde el puerto de Veracruz llegarían a España y de allí a Europa.

Por otra parte en ese flujo entre los tres continentes mediante el Galeón de Manila, aunque la plata jugó un papel muy destacado, no fue la única mercancía importante que se introdujo en China. Aunque no se ha mencionado a menudo, es muy interesante destacar la importancia que tuvo la introducción de plantas americanas en la China.

Se introdujeron en la China primero y desde allí en otros lugares de Asia, plantas procedentes de América, como el maíz, el tomate, la patata, la piña, el tabaco o el cacao. Al igual que había ocurrido en Europa, el cultivo agrícola de estas plantas transformó enormemente la alimentación no solo de la población china, si no también asiática. Estas plantas son vegetales que se adaptan fácilmente a tierras pobres y además son cultivos altamente productivos. La siembra a gran escala de estas plantas alimenticias tuvo como efecto que la población china se incrementara, porque alimentos como la patata y el maíz se extendieron ampliamente, paliando hambrunas anteriores que diezaban la población.

Ya hemos visto que durante el periodo Ming la política comercial respecto al extranjero chino tuvo dos fases: la primera entre los años de 1368 y 1567, marcada por las fuertes restricciones que implicaba el comercio tributario y las prohibiciones a particulares para llevar a cabo comercio marítimo hacia el extranjero. Posteriormente existió una segunda etapa desde el año 1567, que se caracteriza por una paulatina relajación de dichas restricciones y la apertura gradual del comercio marítimo a particulares. Y es precisamente muy poco después de ese incipiente inicio de libertad comercial cuando en el año de 1571 los españoles se establecen en Manila.

También es ese momento cuando empieza a llegar la plata americana a la China, mediante el comercio que surge por medio del Galeón de Manila. Se puede afirmar con poco margen de error que al imperio chino se le hará imprescindible desde entonces contar con la llegada de la plata americana.

Pero esta llegada de plata iba a sufrir un contratiempo. En el año de 1636 ante las sospechas de fraude del valor y la cantidad en las mercancías que llegan con la Nao de la China, se investiga en Acapulco el valor real de los productos embarcados en el Galeón que pretenden desembarcarse en el puerto novohispano.

Aunque es cierto que las sospechas de fraude en las mercancías que transportaba el Galeón de Manila siempre habían existido y existirán hasta que el Galeón desaparezca en el año de 1815.

Pero el acontecimiento que cambiará la historia se produce en el año de 1636. Ese año llega un nuevo virrey a Nueva España, D. Lope Díez de Aux y Armendáriz, conocido por su rectitud, y que además curiosamente era el primer virrey nacido en América¹⁴. Ante las

¹⁴ El primer virrey criollo nació en Quito, entonces perteneciente al virreinato del Perú, en 1575.

sospechas de contrabando, cuando arriba el Galeón a Acapulco, se inicia una investigación y se descubre que aunque el valor declarado de las mercancías transportadas tiene un valor de 800.000 pesos, sin embargo el valor real de los productos era de 4 millones de pesos, es decir cinco veces más¹⁵. Como consecuencia se extreman las inspecciones y entre los años de 1637 y de 1639 se produce una drástica reducción del flujo de plata que llega a Manila y consiguientemente a China.

En el año de 1639 los chinos del Parián se rebelan contra los españoles porque estos al no recibir la plata de América no les pagaban las deudas que tenían contraídas con ellos. Esta rebelión es sofocada de forma drástica por los españoles, que ven así una oportunidad de hacer desaparecer sus deudas. Se calcula que mueren unos veinte mil chinos del Parián de Manila.

Esta crisis paralizó el comercio entre China y Filipinas y al no llegar plata a China se produjo en este país una profunda crisis económica que además coincidió en el tiempo con una serie de desastres naturales que provocaron hambrunas y epidemias.

Varios historiadores como Atwell¹⁶ establecen en la reducción de plata que llega a la China entre 1610 y 1644, uno de los motivos de la caída de la dinastía Ming. También especialistas chinos establecen en las causas económicas el principal motivo de la desaparición de la dinastía Ming.

Pero también existieron otros elementos que propiciaron la crisis dinástica entre los que podemos mencionar: la corrupción política generalizada entre los funcionarios y las clases dirigentes del imperio chino; la invasión de otras etnias; los desastres naturales que provocaron hambrunas y epidemias; provocando todo ello levantamientos de los campesinos ante la mala situación económica.

Aunque es cierto por lo visto anteriormente, que no se pueda achacar solo a la reducción de la llegada de plata americana la caída de la dinastía Ming, es claro que su disminución tuvo consecuencias muy negativas y probablemente incrementó una crisis económica y social que ya se estaba incubando, por lo que no es en absoluto descabellado pensar que fuera uno de los factores principales responsables de su desaparición.

En cualquier caso es un hecho que en el año de 1644 la dinastía Ming desaparece, después de estar en el poder desde el año de 1368, y es sustituida al frente del imperio chino por la dinastía manchú de los Qing, que reinará hasta el año de 1850.

¹⁵ OLLÉ, Manuel - **La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de la China** en "Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila, p. 171.

¹⁶ ATWELL, William S. - **La circulación internacional de la plata y la economía china.**

Bibliografía

ALBERT, Salvador Bernabeú; SHAW, Carlos Martínez – **Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila, Colección universos americanos**. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Sevilla, 2013. ISBN 978-84-00-09699-4 e ISBN 978-84-00-09700-4

BROGGI, Carles Bragó– **Los orígenes de la globalización; El Galeón de Manila**. Biblioteca Miguel de Cervantes de Shanghai. 2013. NIPO 503-13-015-6

CARRASCO, Amancio Landín - **España en el mar. Padrón de descubridores**. Editorial Naval. Madrid, 1992. ISBN 84-7341-078-5

CARRASCO, Amancio Landín (coord.) - **Descubrimientos españoles en el Mar del Sur**. Edición Banco Español de Crédito. Madrid, 1991. ISBN 978-84-88-02708-5

DESCALZO, Eduardo Yuste – **La Compañía de Jesús en Filipinas (1581-1768): realidad y representación**. Barcelona: [s.n], 2015. Tese especialmente elaborada para obetenção do grau de Doutor Historia Comparada, Política y Social (siglos XVI-XX).

DURO, Cesáreo Fernandez - **Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón**. Editorial Naval. Madrid, 1973.

FLYNN, Dennis O; GIRÁLDEZ, Arturo - **Born with a Silver Spoon: the Origin of the World Trade in 1571**. Journal of World History, Volumen 6, número 2. 1995. ISSN 10456007

GARCÍA, Susana Truchuelo - **Andrés de Urdaneta, un hombre moderno**. Ayuntamiento de Ordizia. Ordizia. 2009. ISBN 978-84-606-4877-2

GARCÍA-ABASOLO, Antonio – Los chinos y el modelo colonial español en Filipinas. **Cuadernos de Historia Moderna**. (2011-X) pp. 223-242. ISBN 978-84-669-3481-7

GIL, Juan – **Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII**. Centro Científico e Cultural de Macau I.P. Lisboa 2011. ISBN 978-972-8586-24-9

Gobierno del Estado de Puebla - **Tornaviaje. La Nao de la China y el barroco en México 1565-1815**. México, 2016. ISBN 978-607-9390-04-4

GONZALEZ, Agustín R. Rodriguez – **Urdaneta y el Tornaviaje**. La esfera de los libros. Madrid, 2021. ISBN 978-84-9164-987-8

LARA, Pedro Giner; FERRAGUT, Mariano Juan - **El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes**. Ministerio de Defensa. Madrid, 2016. ISBN 978-84-9091-192-1

MIGUEL, José Ramón De – **Urdaneta y su tiempo**. Ayuntamiento de Ordizia. Ordizia, 2008. ISBN 978-84-606-4565-8

MORGA, Antonio – **Sucesos de las Islas Filipinas**. Nueva Edición por W.E. Retama. Librería General de Victoriano Suarez. Madrid, 1909.

OLLÉ, Manuel – **La empresa de China. De la Armada Invencible al Galeón de Manila**. El Acanilado. Barcelona, 2002. ISBN 978-84-953-5985-8

SCHURTZ, William Lytle - **El galeón de Manila, Madrid**. Ediciones de Cultura Hispánica. Instituto de Cooperación Iberoamericana. 1992.

SHAW, Carlos Martinez - **El Pacífico español de Magallanes a Malaspina**. Ministerio de Asuntos Exteriores, Comisión del V Centenario de Carlos III, Lunverg Editores. Madrid, 1988. ISBN 978-84-778-2006-2

A EPOPEIA DO EXPLORADOR PADRE ANTÓNIO DE ANDRADE PELOS «DESERTOS DE NEVE» ATÉ AO «TETO DO MUNDO» (1600-1624)

José Manuel Maia¹

Resumo

O grande objetivo da viagem para a Índia do jesuíta António de Andrade, em 1600, a bordo da Nau *S. Valentim*, passava pela expansão religiosa ao interior da Ásia.

Esse seu entusiasmo ficou testemunhado na procura, na região denominada «teto do mundo», da verdade acerca dos rumores da existência de gentes cristãs e assim cumprir a sua vontade – difundir o Cristianismo.

Fundador da primeira missão católica no Tibete, António de Andrade deixou nas suas cartas um precioso registo histórico, cultural, religioso e geográfico, da viagem que marcou o início do contacto humano e espiritual entre os europeus e o povo tibetano.

Palavras-chave: Tibete; Cristianismo; Viagem; Cartas; Jesuíta António de Andrade.

Abstract

The main objective of the voyage to India by the Jesuit António de Andrade, in 1600, aboard the ship *S. Valentim*, involved religious expansion into the interior of Asia.

This enthusiasm of his was witnessed in the search, in the region called «roof of the world», for the truth about the rumors of the existence of Christian people and thus fulfill his will – “to spread Christianity”.

Founder of the first Catholic mission in Tibet, António de Andrade left in his letters a precious historical, cultural, religious and geographical record of the journey that marked the beginning of human and spiritual contact between Europeans and the Tibetan people.

Keywords: *Tibet; Christianity; Journey; Letters; Jesuit Antonio de Andrade.*

¹ Mestre em História Marítima; Docente da Unidade Politécnica do Instituto Universitário Militar e Membro Correspondente da Classe de História Marítima da Academia de Marinha. santos.maia@marinha.pt

Introdução

Quatrocentos anos depois da chegada do jesuíta Pe. António de Andrade ao reino de Guge, no Tibete Ocidental, este ensaio pretende para além de reavivar esta Feito, pretende dar a António de Andrade a devida homenagem na história dos descobrimentos portugueses.

Como tal, o estudo serviu-se da revisitação das cartas escritas em 1624 e 1626, relativas ao relato da primeira e da segunda viagem ao Tibete Ocidental, e também de documentação bibliografias da época e mais recente, tanto portuguesas como estrangeiras, que exaltam a grande e difícil viagem deste missionário nascido em terras dos Hospitalários, mais concretamente em Oleiros, uma das onze vilas pertencentes ao Priorado do Crato. Este concelho, que recebeu o seu primeiro foral em 1232, por D. Sancho I, e mais tarde, em 1513, um novo foral por D. Manuel I, tem como testemunho da sua antiguidade a belíssima igreja matriz, que os oleirenses dedicam à confiança de Nossa Senhora da Conceição.

É sabido que o António de Andrade se dedicava desde muito jovem às coisas religiosas. Porém, também é do conhecimento que, anteriormente de ser ordenado padre jesuíta, a sua ambição passava pela expansão religiosa ao interior da Ásia. Esse seu entusiasmo ficou testemunhado na procura, na região tibetana, da verdade acerca dos rumores da existência de gentes cristãs e assim cumprir a sua vontade – difundir o Cristianismo.

Andrade, para além de ter sido um agente diplomático muito considerado na Índia, face ao seu elevado mérito, foram-lhe confiadas missões de elevada responsabilidade. As cartas que escreveu, referentes à sua missão no Tibete, foram documentos de elevado valor para o conhecimento na época Moderna.



Fig. 1 – Retrato do Pe. António de Andrade.(Academia das Ciências de Lisboa)

1. Enquadramento histórico

Quando lembramos António de Andrade o nosso pensamento direciona-se imediatamente para os descobrimentos portugueses. Porém, como é sabido, a grande maioria dos portugueses que se imortalizaram foi por terem participado na descoberta de novos mares, de novos continentes e de novas ilhas e “por mares nunca de outro lenho arados”², como escreveu o grande poeta português Luiz Vaz de Camões na obra que exalta os feitos dos portugueses – *Os Lusíadas*.

Ainda assim, outros portugueses houve, como o jesuíta nascido na vila de Oleiros no ano de 1580, que ficou imortalizado por ter percorrido terras desconhecidas dos europeus, vencendo com enorme sacrifício, não só os climas rigorosos dos desertos estéreis e gelados, como também a confiança dos naturais desses lugares.

Relativamente à biografia do Padre António de Andrade, encontrei um comentário do Professor Luís de Albuquerque, em 1989, sobre o distinto oleirense, publicado no livro “Notícias da China e do Tibete”. Nessa nota, que inicia com um estímulo à exemplar atividade evangelizadora da igreja romana no Oriente, no princípio de Seiscentos, Albuquerque dá um destaque muito particular e corajoso à missão evangelizadora criada por Andrade na região do Tibete, depois de, com muita bravura, ter escalado a cordilheira dos Himalaias, gelados e cobertos de neve, atravessado depois um rigoroso deserto de neve até entrar na região chamada de «teto do mundo» - o Tibete, em 1624. Essa epopeia foi narrada na primeira pessoa numa carta dirigida ao seu Superior em Goa, referindo que esta é a terra onde as serras são “as mais fragosas e altas que parece pode haver no mundo”.

Numa breve nota biográfica, Luís de Albuquerque depois de confirmar a entrada do jovem Andrade aos 16 anos no Colégio Jesuíta das Onze Mil Virgens³, onde fica situada a atual Sé Nova e o Museu da Ciência da Universidade, em Coimbra, referencia que o jovem exteriorizava uma enorme dedicação religiosa e missionário, o que originou a sua imediata transferência para o recém-criado colégio em Lisboa⁴, em 1597 – o colégio jesuíta de S.to Antão-o-Novo. Era assim chamado porque já exista um outro, também da Companhia de Jesus, com o mesmo nome nas proximidades e que depois ficou apelidado de «o velho».

Numa breve análise sobre a vocação de António de Andrade, não é de estranhar a sua tão grande dedicação religiosa à igreja. Os jovens deste tempo, em particular os que

² CAMÕES, Luiz Vaz de - **Os lusíadas**, canto VII 30.6.

³ Fundado em 1542 pela Companhia de Jesus, foi o primeiro Colégio da Ordem em Portugal.

⁴ O colégio jesuíta de S.to Antão-o-Novo. Um dos maiores empreendimentos arquitetónicos da época de Seiscentos, tendo o seu risco conhecido várias alterações no período filipino, no sentido de um classicismo monumental italianizante, próximo do modelo de S. *Vicente de Fora*. Com o patrocínio de D. Filipa de Sá, a igreja foi erguida entre 1612 e 1658, embora partes do exterior ficassem por terminar até ao século XVIII.



Fig. 2 - Complexo jesuítico: à esquerda o Colégio de Jesus, à direita o Colégio das Artes e, atrás deste, o refeitório com ligação direta aos dois colégios (Lisboa, Biblioteca Nacional, E. 926 A)

estavam mais afastados dos centros urbanos, como é o caso de Oleiros, sentiam grande fascínio por uma vida ativa na evangelização, certamente para o exercício missionário que os levava ao Brasil e ao Oriente.

Ainda noviço, com apenas 19 anos, António de Andrade partiu para a Índia, no dia 22 de abril de 1600, a bordo da Nau batizada de *S. Valentim*, sob a capitania de Aires de Saldanha⁵, futuro vice-rei da Índia. Na Nau, que demorou cerca de seis meses a chegar a Cochim, embarcaram também dezanove padres e irmãos companheiros de Andrade, pertencentes à Companhia de Jesus.⁶

Já em Goa, depois ter completado os estudos no Colégio de São Paulo⁷ e de ter sido ordenado Padre em 1612, desenvolveu a sua atividade sacerdotal de forma muito ambiciosa. De notar que este colégio, originalmente fundado como seminário franciscano em 1521, tornou-se colégio jesuíta depois da chegada de São Francisco Xavier a Goa em 1542. Foi a maior e mais prestigiada instituição de ensino do Império Português e era destinada a alunos de Filosofia e Teologia da Companhia de Jesus e também para todos aqueles que manifestassem capacidades para estudos de Filosofia, sendo considerado como escola apostólica da Ordem, para quem seguia para o Oriente, e como Seminário de missões para a formação do clero nativo.

Porém, perante esta tão grande ambição que consumia Andrade, o Provincial da Companhia de Jesus em Goa nomeia-o, em 1621, como Superior da Missão Mogol na

⁵ 17.º vice-rei da Índia e 34.º governador da Índia.

⁶ PEREIRA, Francisco Maria Esteves - **O descobrimento do Tibet pelo P. António de Andrade**, p.10.

⁷ Era o principal colégio jesuíta na Índia, tendo sido fundado em 1548. O Colégio era ainda um centro evangelizador, um centro de dispersão da cultura cristã portuguesa para a Índia. Era o local onde chegavam e de onde se enviavam os padres e irmãos jesuítas que desembarcavam na Índia. O Colégio de São Paulo em Goa serviu, não apenas para a divulgação da religião cristã, mas também para divulgação e disseminação da cultura portuguesa, dos modos de ser, de viver e de pensar.



Fig. 3 - A ilha e cidade de Goa metropolitana da Índia (Door Ian Huygen van Linschoten, 1595)

cidade de Agra⁸, no Indostão, uma presença constante no coração da Corte Mogol, que já se mantinha há 41 anos, a mesma idade de Andrade⁹.

Sobre a atividade desenvolvida em Agra por Antônio de Andrade, sabe-se que estava satisfeito e que mantinha a esperança de que a conversão do soberano Mogol se tornaria uma certeza. Foi em Agra que aprendeu com muçulmanos oriundos da Caxemira afalar várias das línguas do norte da Índia e foi ali também que ouviu referências a certos mistérios, nomeadamente sobre uma religião cristã na Ásia Central. Contudo, a curiosidade em certificar-se pessoalmente se eram verdadeiros os rumores sobre as histórias ouvidas na Corte Mogol, relativamente à existência de uma cristandade escondida para além do Himalaia, era de fato uma possibilidade e uma constante no pensamento do jesuíta¹⁰.

E assim foi, Andrade conseguiu cumprir o seu desejo de ser o primeiro evangelizador do Tibete e o primeiro a dar notícias pormenorizadas e seguras sobre essas terras. Regressado a Agra, no ano de 1630, foi eleito Provincial da Companhia de Jesus em Goa com jurisdição desde o Cabo da Boa Esperança a Nagasaki numa dimensão imperial e depois reitor do Colégio de São Paulo¹¹. Era a partir do colégio, em Goa, que a Companhia de Jesus governava meio mundo e formava parte da elite genuinamente goesa e os seus jesuítas, sendo a principal fonte de cultura, de letras e do cristianismo no Oriente.

⁸ Agra é uma cidade do estado da Índia. Situa-se nas margens do rio Yamuna. O famoso Taj Mahal é o principal resouro artístico da cidade.

⁹ ALBUQUERQUE, Luís de - **Notícias da China e do Tibete**, p.129.

¹⁰ CRUZ, Bruna Dutra de Oliveira Soalheiro - **Política e Retórica: estratégias de conversão nas missões jesuítas do Mogol, Tibete e Bengala (XVI-XVIII)**, p.117.

¹¹ CASTELO-BRANCO, Fernando - **Aspectos da vida e da obra do explorador do Tibete Padre Antônio de Andrade**, p.504.

O grande explorador jesuíta acabou por morrer prematuramente, em 19 de março de 1634, enquanto reitor do colégio onde muitos dos jesuítas que serviam no Oriente recebiam a sua formação, misteriosamente envenenado enquanto se preparava para voltar ao Tibete¹².

Ao sábado (...), indo à mesa segunda, se assentava no seu lugar e lançando da gorgoleta, que era nova, água em uma porcelana, levando-a à boca para beber, bebeu três bocados, e que o derradeiro bocado de água lançara fora dizendo: acudam-me, deram-me peçonha.¹³

São diversas as questões que se colocam para justificar o seu desaparecimento. Em primeiro, era público o empenhamento pessoal do missionário em levar à prática a brandura das sentenças nos julgamentos realizados pelo Tribunal do Santo Ofício, como meio de neutralizar a Inquisição em Goa. Também não podemos descurar que, face ao domínio filipino, era um português que estava como Reitor do colégio da Companhia de Jesus no Oriente e Goa tinha dimensão imperial.

Porém, é no documento intitulado “Treslado da devassa que se teve neste Santo Ofício da morte do padre António de Andrade, religioso da Companhia de Jesus e deputado dele”¹⁴, datado de 29 de março de 1634 a 29 de fevereiro de 1636, que podemos buscar a melhor justificação.

Este mesmo documento, pertencente ao fundo documental do “Tribunal do Santo Ofício – Lisboa”, sob a guarda do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), revela a existência de dois elementos importantes que se unem neste documento: por um lado, temos uma estrutura com instrumentos de investigação, coação e coerção específicos – isto é, a Inquisição. Por outro lado, temos um evento fortuito, ou circunstancial, que é o assassinato de um padre importante como Andrade. A soma destes dois elementos resulta, na devassa, não só do esclarecimento acerca das circunstâncias do assassinato e dos supostos envolvidos, mas também revela uma série de disputas dentro de duas importantes instituições da Goa Colonial: o Tribunal do Santo Ofício e a Companhia de Jesus.

2. Revisitar a viagem

Tudo teve início quando se descobriram referências, durante as décadas de 1580 e 1590, a um novo espaço a que os mogóis chamavam Tubatt. Essas investigações levadas a cabo por Bento de Goes e Monserrate, deram-se nas proximidades de Caxemira, onde

¹² ALBUQUERQUE, Luís de - *Notícias da China e do Tibete*, p.132.

¹³ *Treslado da devassa que se teve neste Santo Ofício da morte do padre António de Andrade, religioso da Companhia de Jesus e deputado dele*, p. 2.

¹⁴ *Ibidem*, p.2.



Fig. 4 – Grande Mogol – Indostão (Biblioteca Nacional de França)

os nativos descreviam um reino que parecia mostrar muitas similaridades com um reino europeu cristão. Eram pessoas de pele branca, ausência de muçulmanos, presença de um “clero” estruturado e liturgias semelhantes à cristãs, com a inclusão de cantos e procissões. Levantou-se então a possibilidade deste Tubatt (Tibete) corresponder ao Cataio. Esta associação era inevitável, uma vez que a tradição literária europeia sobre o Tibete se resumia a referências brevíssimas nos relatos de Marco Polo e de outros viajantes medievais e de alguns geógrafos clássicos.¹⁵ Para os jesuítas esta notícia era a confirmação que o Cataio era real e não um mito, o que, com o apoio da corte mogol a passagem seria garantida. Contudo, os jesuítas da província da China não partilhavam a mesma opinião. Estes missionários defendiam que o Cataio se referia na verdade à China que, obviamente, não era cristã.

De modo a pôr fim à questão e igualmente para ver se por aquela parte se podia descobrir algum caminho mais curto para se comunicar com os chineses do que o marítimo, o padre visitador Nicolau Pimenta, sob autorização do rei D. Filipe II de Portugal e com o apoio do vice-rei Ayres de Saldanha e do imperador Akbar do Mogol, enviou o jesuíta Bento de Goes à procura do Cataio em 1602. Porém, Goes morre antes de completar a sua viagem, em 1607, mas deixa uma carta em que relata que o Cataio era de facto a China e que a viagem era verdadeiramente perigosa e sem interesse comercial.

Cerca de vinte anos mais tarde, em 1624, o padre António de Andrade e o irmão Manuel Marques, que se encontravam em atividade religiosa no Império Mogol, resolveram partir à procura do Tibete, mas sem autorização da Companhia de Jesus. O padre António de Andrade, superior da missão do Mogol, estava bem ciente de toda a questão do Tibete e da interrupção que houvera na sua busca.

¹⁵ MARQUES, Gastão - *Os missionários jesuítas portugueses no Tibete: evocação histórico-religiosa*, p. 21–24.

Assim, quis o destino, ou apenas por coincidência, estando Andrade em Deli, a cerca de 200 km de Agra, encontrou um grande número de peregrinos hindus que se dirigiam para o famoso pagode¹⁶ de Badrinath, a cerca de 3170 m de altitude, a quarenta dias de viagem da Deli, na região montanhosa do norte da Índia.

As hipóteses que podiam justificar a partida de Andrade nesta peregrinação hindu eram muitas. Primeiro é preciso lembrar que a suspeita de existirem cristãos entre as populações asiáticas era uma forte possibilidade. Também era preciso alargar ao interior a presença da Companhia de Jesus na Ásia, a partir de Agra, usando a corte de mogol como ponto de apoio à missão¹⁷. Todavia, leva-me a acreditar que foi a curiosidade do missionário, relativamente à existência de cristãos no outro lado das montanhas, que pesou mais na sua decisão.

É certo que a Europa já dispunha de informações sobre o mais misterioso país da Ásia, o que despertou ainda mais a curiosidade de António de Andrade em chegar ao reino de Guge, atual Tibete Ocidental. Já tinham ocorrido encontros casuais entre os religiosos lamas e cristãos, mas nunca nenhum viajante vindo da Europa tinha atravessado os Himalaias ou posto os pés no «Teto do Mundo».

Assim, sem consultar e sem pedir autorização ao seu superior, o Provincial de Goa, aproveitou a peregrinação hindu que estava de saída de Deli e, conjuntamente com o Frei Manuel Marques, iniciou a ambiciosa viagem, ficando para a história o dia 30 de março de 1624 como a data da partida¹⁸ e de chegada a Tsaparang, capital do reino tibetano de Guge, em agosto do mesmo ano.

Disfarçado de comerciante muçulmano, o jesuíta António de Andrade levou para a expedição, nomeadamente para sua segurança, um astrolábio e um compasso de sol, o que possibilitou poder vir a referir que Tsaparang se situava a 31°29' norte. Andrade dominava bem os instrumentos náutico de então. A sua formação em matemática e cosmográfica, de elevada qualidade, adquirida no Colégio de Santo Antão-o-Novo, em Lisboa, hoje Hospital de São José, era assim colocada em prática nesta viagem.

Não podemos deslembrar do papel distinto que os jesuítas tiveram no estudo da Astronomia e da Cosmografia, em particular com a aplicação destas ciências ao ensino dos conteúdos relacionados com a Náutica. Em Portugal, era no Colégio de Santo Antão-o-Novo que funcionava a “Aula da Esfera”¹⁹, com o objetivo de fornecer os conhecimentos matemáticos necessários aos pilotos e à elite de navegadores, de geógrafos, de cartógrafos e de fabricantes de instrumentos destinados à Náutica²⁰.

¹⁶ Templo religioso de Brama ou de Buda.

¹⁷ CRUZ, Bruna Dutra de Oliveira Soalheiro - **Política e Retórica: estratégias de conversão nas missões jesuítas do Mogol, Tibete e Bengala (XVI-XVIII)**, p.117.

¹⁸ PEREIRA, Francisco Maria Esteves - **O descobrimento do Tibet pelo P. António de Andrade**, p.10.

¹⁹ A *Aula da Esfera* foi uma classe pública de matemática, que funcionou ininterruptamente entre 1590 e 1759, no Colégio de Santo Antão, em Lisboa, e representou a porta de entrada em Portugal aos temas da ciência náutica.

²⁰ CANAS, António Costa – **Os Jesuítas e o ensino da Náutica**, p. 798-799.



Fig. 5 – Fachada do Colégio de Santo Antão-o-Novo

Porém, face à extensão global das suas missões, os jesuítas estabeleceram a maior rede de educação global durante os séculos XVI, XVII e XVIII. As trocas comerciais vindas do império oriental estimularam a disseminação do conhecimento científico europeu no Oriente. Entre estes conhecimentos destacava-se a Astrologia, considerada uma das mais importantes vertentes práticas da Astronomia e que tinha como uma das suas principais aplicações o cálculo astrológico, sendo também uma das tradições culturais da Índia. Estava inserida nas então chamadas matemáticas, que incluíam também disciplinas da Geografia e da Navegação.

Além do mais, os jesuítas não eram exceção e também estudavam e praticavam os mesmos conhecimentos, mais especificamente os ministrados nas disciplinas de Cosmografia e Cartografia, bem como as questões relacionadas com a descrição física, o clima e a determinação da latitude e da longitude. A “Aula da Esfera” terá sido o mais interessante centro de ensino de temas náuticos em Portugal desde os finais de Quinhentos e durante todo o século XVII²¹ e até meados do século XVIII a única a garantir a formação da disciplina da Matemática em Portugal²².

Localidades	Latit. N.	Long. O. Green	Altitude
Agra	27° 12'	78° 14'	200 ^m
Dehli	28° 41'	77° 18'	
Srinagar	30° 15'	78° 40'	2:300 ^m
Badrinath	30° 52'	79° 28'	3:170 ^m
Mana	30° 43'	79° 44'	3:178 ^m
Mana Pass (Portela de Mana)	31° 6'	79° 30'	3:604 ^m
Chaparangue	31° 29'	79° 45'	4:750 ^m

Fig. 6 - Os principais lugares do itinerário seguido pelo Pe. António de Andrade. (Academia das Ciências de Lisboa)

²¹ GONÇALVES, Anselmo Casimiro Ramos – **O Padre António de Andrade visto por um geógrafo**, p.4.

²² CANAS, António Costa – **Os Jesuítas e o ensino da Náutica**, p.799.

De volta à viagem, o caminho escolhido, o mais direto, mas também o mais duro, compreendia o seguinte percurso: Deli, vale do Alto Ganges, Srinagar (2.300m), Badrinath (3.170m), Mana (3.178m), Portela de Mana (3.604m) e Tsaparang (4.750m) ²³.

2.1. De Deli a Srinagar

Diz-nos o Pe. António de Andrade que, ao fim de quinze dias da partida de Deli, chegaram finalmente à povoação de Srinagar²⁴, onde foram rapidamente sequestrados durante cinco dias e interrogados para saberem quem eram e quais as pretensões.

Para trás tinham ficado as montanhas “mais fragosas e altas, que parece pode haver no mundo”. Lá bem no fundo destas serras, bem “talhadas a pique”, corre o rio Ganges.

[...] São pela maior parte aquelas serras tão talhadas a pique, como se por arte estivessem a pluma, correndo-lhe lá no profundo como em um abismo o rio Ganges, que por ser mui caudaloso e se despenhar com notavel estrondo por grande penedia entre serras tão juntas acrescenta com seu eco o pavor que a estreiteza do caminho causa a quem vai passando. Tem as descidas mais dificultosas e perigosas, pois carece homem em muitas partes de remedia de se poder pegar com as mãos como nas subidas, e assi é necessario descer em muitas partes, como quem desce escada de mão, dando as costas ao caminho que vai fazendo.²⁵

Quanto às serras, eram compostas de muito arvoredo, onde cresciam muitos pinheiros e um enorme número de fruteiras, pessegueiros e pereiras, bem carregadas de muita fruta verde. A descrição de Andrade é muito pormenorizada. A sua narrativa é tão rica que até descreve a existência de muitas árvores de canela, ciprestes e limoeiros e ainda a existência de “rosais grandissimos, com rosas sem numero, muitas amoras de silva, ùas pretas, como as nossas, outras vermelhas como medronhos, mas todas muito boas”. Esta narração termina com uma descrição bem expressiva, pelo jesuíta António de Andrade, dos costumes da gente desta terra.

[...] costumes mui diferente da gente hindustana, não degolam os carneiros e cabras que comem, mas afogam-nos e dizem que ficando o sangue espalhado faz a carne mais gostosa; e as si sem esfolar as reses, com a pele chamuscada e a carne mal assada correndo-lhe o sangue, a comem. De ordinario andam descalços e com os pés gretados e cheios de golpes, e tão calejados, que correm sem moles tia algũa por cima de pedras mui agudas e espinheiros, sem se ferirem.²⁶

²³ DIDIER, Hugues – *Os Portugueses no Tibete. Os primeiros relatos dos jesuítas (1624-1635)*, p.14.

²⁴ Cidade situada a norte da Índia, na região da Caxemira.

²⁵ *Ibidem*, p.79.

²⁶ *Ibidem*, p.81.

2.2. De Srinagar a Badrinath

Depois do sequestro, lá os deixaram prosseguir a viagem o mais rápido possível. Caminharam por serras, menos íngremes que as anteriores, mas cobertas de neve, e atravessaram algumas vezes o rio Ganges²⁷ por cima da neve que o cobria, correndo ele por baixo. Para o missionário era difícil entender “como era possível cair tanta neve que abobadasse tão caudaloso rio sem serem bastantes suas águas a levá-la e derretê-la”.²⁸

Um mês e meio depois alcançaram Badrinath²⁹, um local sagrado, destino da peregrinação hindu, que incorporava o mais famoso «pagode». Porém, o missionário aproveitou para observar, comparando as gentes destas terras, como sendo de outro gênero:

[...] a linguagem é diferente, comem carne crua, e assi como vão esfolando o carneiro, o vão comendo, principalmente toda a gordura que tem, e os nervos dos pés é pera eles o melhor bocado; as tripas depois de mal enxaguadas na água, as fazem em bocadinhos, e assi as vão logo comendo. Alguá, porém, cozem, mas não lhe esperam mais que a primeira fervura, dizendo que a carne muito cozida perde o sabor e substancia. Comem a neve como entre nós o pão, ou doce. [...] Aqui lavram e semeiam as mulheres e os homens fiam; estas trazem por joias nas orelhas ãs folhas como olas de palmeira, enroladas de maneira que representam dois fusos que, saindo das orelhas assi direitos, lhe correm pelo rosto um palmo e meio de comprido.³⁰

2.3. De Badrinath a Mana

Chegados a Mana³¹, estiveram alguns dias há espera que a neve, do mais famoso e elevado deserto, derretesse um pouco, para prosseguirem viagem até às terras do Tibete. Além disso, Andrade e Manuel Marques quase perderam a visão devido ao excesso do branco da neve. Sofreram dores terríveis nos olhos. Uma outra grande dificuldade, para garantir a sobrevivência, passava pela falta de água. Por vezes derretiam num prato de latão pedaços de neve, quando estava sol.

O jesuíta descreve o lugar de Mana como uma aldeia deserta. Sem árvores, nem erva, nem outra coisa. Só durante dois meses do ano é que há passagem, nomeadamente quando a terra fica descoberta e a neve compacta, criando uma ponte de gelo, o que facilita a sua passagem por cima.³²

²⁷ Rio sagrado do hinduísmo. Durante a maior parte de seu curso é um riacho largo e lento, fluindo através de uma das regiões mais férteis e densamente povoadas do mundo. Tem um comprimento de 2.510 Km.

²⁸ *Ibidem*, p.82.

²⁹ Vila e santuário no da Índia. Fica situada no Himalaia ao longo do rio Ganges. Durante o inverno é desabitada.

³⁰ *Ibidem*, p.83-84.

³¹ Última aldeia do estado indiano antes de chegar à fronteira. Foi uma antiga rota de comércio entre Badrinath e o ao reino de Guge, hoje uma província no Tibete.

³² *Ibidem*, p.84.



Fig. 7 - O antigo reino Guge na região ocidental do planalto tibetano.
(Universidade de Leiden)

2.4. De Mana a Tsaparang

Após terem iniciado o percurso final – vem finalmente o «deserto de neve», onde tudo era chão coberto de neve durante mais um mês. Aconteceu muitas vezes terem ficado “encravados dentro da neve, ora até aos ombros, ora até aos peitos, de ordinário até o joelho, [...] suando suores frios, vendo-nos não poucas vezes em risco de vida”.³³ Muitas vezes deslizavam, deitados por cima da neve, para não se encravarem.

Este era o percurso mais difícil da viagem, para além da sede e da cegueira³⁴ que passaram, António de Andrade também perde parte de um dedo sem sentir ferida.

Nos pés, mãos e rosto, não tínhamos sentimento, porque com o demasiado rigor do frio, ficávamos totalmente sem sentido. Aconteceu-me pegando em não sei quê, cair-me um bom pedaço do dedo, sem eu dar fé disso, nem sentir ferida, se não fora o muito sangue que dela corria. Os pés foram apodrecendo de maneira, que de mui inchados, no-los queimavam depois com brasas vivas, e ferros abrasados, e com mui pouco sentimento nosso.³⁵

Entraram finalmente no reino de Guge. António de Andrade demorou aproximadamente mais de três meses até conseguir chegar à terra prometida³⁶. Na cidade de Tsaparang, estava preparada uma receção organizada pelo rei e pela rainha. A receção foi descrita como bastante boa, uma vez que o rei teria pensado tratar-se de mercadores. Porém, quando compreendeu que eles não traziam quaisquer mercadorias, recebeu-os, primeiro, com alguma indiferença.

³³ *Ibidem*, p.85.

³⁴ *Ibidem*, p.87-88.

³⁵ *Ibidem*, p.86.

³⁶ PEREIRA, Francisco Maria Esteves - *O descobrimento do Tibet pelo P. António de Andrade*, p.12.

Ouando já chegamos à cidade, saía a gente pelas ruas, e as mulheres às janelas a nos ver, como cousa mui rara e estranha. O Rei por então não apareceu. Estava, porém, a Rainha a uma varanda do paço, donde nos quis ver. Fizemos-lhe a devida reverencia, e assi nos recolhemos pera uas casas que nos tinham aparelhadas. Imaginava el-Rei, e assi lho tinham escrito, que nós devíamos trazer algüas perolas e joias de grande preço, posto que não eramos mercadores, pois não podia haver outro fundamento de viagem tão trabalhosa, que empreendêramos.³⁷

Contudo, depois, prestou-lhes mais atenção e arranjou um tradutor, um muçulmano de Caxemira que, aliás, causou alguns problemas a António de Andrade. Apesar dos incidentes, levados a cabo pela errada tradução, o rei mostrou-se interessado para com a religião cristã e acabou por autorizar não somente o regresso do Padre António de Andrade, como permitiu o estabelecimento de uma missão em Tsaparang, no ano seguinte. Assim, vinte e cinco dias depois da estadia na cidade os dois religiosos partiram, chegando a Agra sete meses depois do início da exploração³⁸.

2.5. Considerações finais da viagem

Já em Agra, António de Andrade narra os sucessos desta primeira viagem numa carta datada de 8 de novembro de 1624 e dirigida ao Provincial André Palmeiro. No ano seguinte, depois de receber ordem expressa dos seus superiores de Goa, partiu de Agra para uma segunda viagem, a 7 de junho de 1625, acompanhado de mais dois missionários, o Padre Gonçalo de Sousa e o Frei Manuel Marques³⁹.

Relativamente à narrativa da primeira viagem, conclui-se que existiram muitas dificuldades. Como foi uma expedição de decisão rápida, não houve uma preparação bem



Fig. 8 - Itinerário seguido pelo Pe. António de Andrade em 1624 (Didier, Hugues – *Os Portugueses no Tibete. ...* (1624-1635))

³⁷ PIMENTEL, D. João Maria Pereira d'Amaral e – *Memórias da Villa de Oleiros* p. 344.

³⁸ PEREIRA, Francisco Maria Esteves - *O descobrimento do Tibet pelo P. António de Andrade*, p.12.

³⁹ *Ibidem*, p.12.

adequada. Estavam em pleno inverno e a falta de vestuário e de alimentos gerou muitas complexidades em vencer as montanhas dos Himalaia, que separavam o norte da Índia dos desertos de neve. Somavam-se ainda as passagens por caminhos estreitos, muito agravados pela permanente queda da neve e das baixas temperaturas, a que se adicionou as complicações impostas pelo rajá de Srinagar, por não serem mercadores⁴⁰.

Duas considerações nos facilitavam muito estas dificuldades das serras, a primeira, ver que assi as passavam com muita alegria muitos gentios que iam em romaria ao seu pagode, e nós por gloria de Jesus Cristo Nosso Deus não faziamos mais que eles. Outra que entre estes idólatras havia muitos de crescida idade, já com os pés na cova, e muito inferiores a nós nas forças e na idade, que nos serviam de boa confusão, e também de nos animar neste caminho.⁴¹

António de Andrade criou a ligação de que o Tibete tinha um passado cristão, cujos vestígios ainda eram visíveis e podiam encontrar-se nas estruturas sociais e nas doutrinas dos monges “lamas”. Viam-se exemplos disto quando se comparavam o clero europeu com os monges tibetanos. As doutrinas e liturgia budista eram interpretadas através duma lente cristã, fazendo-se um esforço para formar ligações e paralelos entre os costumes tibetanos e a doutrina católica.

Ainda assim a missão Tsaparang, fundada por Andrade no reino de Guge, tinha o seu rei aliado aos interesses dos jesuítas e a uma vertente geopolítica estratégica, que justificava a importância do estabelecimento da Companhia no Tibete, até porque ficava localizada entre dois centros importantes de atividade jesuíta, ou seja, o Mogol e a China. O Tibete seria a ponte de ligação terrestre entre estes dois espaços, criando uma rota alternativa de comunicação e comercial entre estes dois espaços, visto que as rotas tradicionais marítimas estavam em risco, devido à nova competição europeia.

A referida missão de Andrade teve algum sucesso, até porque foi conseguida a autorização para a construção de uma pequena igreja, o que consequentemente originou algumas conversões. Porém, a duração da referida missão manteve-se por alguns anos, findando com a invasão do reino vizinho. Acredita-se ter sido uma conspiração entre algumas lamas que olhavam os jesuítas como uma ameaça ao seu próprio poder, o que conduziu ao fim da missão e à expulsão dos cristãos destas terras.

3. Relatório das terras do Tibete e das suas gentes

António de Andrade, na parte final da primeira carta, constrói uma descrição pormenorizada e singular das terras do Tibete e das suas gentes. Da sua narrativa, conclui-se

⁴⁰ *Ibidem*, p.12.

⁴¹ PIMENTEL, D. João Maria Pereira d'Amaral e – *Memórias da Villa de Oleiros*, p.331-332.

que as terras do Tibete, apesar de elevada altitude e de baixa temperatura, há muito trigo e arroz, e frutas, especialmente uvas e pêssegos.⁴² No entanto, a cidade real de Tsaparang, no entende do jesuíta:

[...] é a mais estéril que tenho visto, porque nela somente se dá algum trigo nas partes que se podem regar com o rio; têm muito gado de carneiros, cabras, cavalos, e nada mais, de sorte que nem uma só árvore se achará em muitas léguas, nem erva nos campos mais que donde chega alguma água das fontes ou do rio; e isto por razão das Neves contínuas, ou por falta de chuva, que naquelas partes é mui pouca; porém em três meses do ano que as Neves faltam, no campo cresce logo a erva e concorre o gado, que nos demais tempos anda em outras terras [...].⁴³

Tornava-se muito difícil, nomeadamente no inverno, produzir legumes e frutas. O frio é extremamente rigoroso e a neve muito abundante. Também os ventos fortes e os baixos níveis de humidade na região do planalto tibetano são uma característica dum clima continental severo⁴⁴.

Apesar de não haver açúcar, fruta, legumes, nem galinhas, António de Andrade salienta que “vem-lhes porém muito mantimento de fora”, mas que os alimentos como a carne, o trigo, o arroz, e a manteiga, não lhes faltam. “Costumam e dizem os mouros caxemires, que o Inferno está debaixo daquela terra, pela grande esterilidade que nela há”.⁴⁵ O que nos leva a concluir que é da pecuária, a principal atividade agrícola, que estas gentes do planalto tibetano garantem o seu sustento.

Relativamente aos habitantes do Tibete, segundo informações escritas na carta do Padre António de Andrade, em 1624, são gente “bem afeiçoada, valerosa, dada a guerras, em que de continuo anda exercitada, e sobretudo,



Fig. 8 – Rosto da “Primeira Carta de António de Andrade (1624)” (BNP - RES-6619-P)

⁴² DIDIER, Hugues – *Os Portugueses no Tibete. Os primeiros relatos dos jesuítas (1624-1635)*, p.98.

⁴³ *Ibidem*, p.98.

⁴⁴ GONÇALVES, Anselmo Casimiro Ramos – *O Padre António de Andrade visto por um geógrafo*, p.7.

⁴⁵ DIDIER, Hugues – *Os Portugueses no Tibete. Os primeiros relatos dos jesuítas (1624-1635)*, p.98.

muito pia e inclinada às cousas de Nosso Senhor”. Vestem-se de tecidos finos de lã, usam barretes como os soldados portugueses e botas de pele.⁴⁶

Ao nível espiritual, são muito interessantes os relatos escritos por Andrade sobre a religião destas gentes. A sua primeira carta, descreve claramente que estas gentes acreditam e confessam “que Deus é Trino e Uno”. Além disso, tanto os homens como as mulheres e mesmo as crianças, rezam certas orações, dadas pelos seus lamas⁴⁷, logo pela madrugada e usam habitualmente:

[...] grandes relicarios de prata, ouro, e cobre e, o que dentro anda por reliquia são certos papeis escritos com palavras santas dos seus livros, que lhe dão os seus lamas, a quem têm grande respeito. Trazem estas reliquias, não ao pescoço, mas a tiracolo.⁴⁸

Quanto às casas de oração, António de Andrade diz que “são como as nossas igrejas, mas muito limpas, pintadas pelos tectos e paredes” e que as imagens que as decoram são de ouro.⁴⁹ Mas o mais surpreendente dos relatos do Padre jesuíta, é a facilidade com que descreve o consentimento da doutrina cristã junto dos lamas. Ele próprio reconheceu na carta que sentiu enormes dificuldades na compreensão da língua lá falada, o que deixa certas dúvidas quanto à fácil aceitação e compreensão da religião pregada pelo missionário.

Conclusão

O Tibete era conhecido junto dos europeus como uma região misteriosa, onde havia cristãos. Este rumor conduziu o jesuíta António de Andrade a uma viagem aventureira que cruzou a cordilheira dos Himalaias em direção às nascentes do rio Ganges, para depois entrar no Tibete, a fim de estabelecer acordos e relações amistosas com o rei de Guge e a autorização para posteriori fundação de uma missão católica.

Esta viagem que ficou registada numa carta do próprio, intitulada *Viagens na Ásia Central em Demanda do Cataio, em 1624*, inclui-se dentro do contexto da expansão dos missionários orientais, tendo-se tornado muito popular em toda a Europa.

Além disso, as cartas escritas pelo missionário jesuíta, para além de constituírem uma narrativa da viagem histórica que atravessou uma das mais altas cordilheiras montanhosas do mundo, num caminho até a um reino, então totalmente desconhecido, estas cartas permitiram obter informações essenciais sobre a etnografia, o clima, a fauna, a

⁴⁶ *Ibidem*, p.98.

⁴⁷ As lamas são os seus sacerdotes. Uns vivem em comunidade, outros em suas casas particulares, como clérigos entre nós. Professam pobreza e vivem de esmolas. É gente de muito bom viver, não se casam, ocupam-se a maior parte do dia em rezar e a cantar.

⁴⁸ DIDIER, Hugues – *Os Portugueses no Tibete. Os primeiros relatos dos jesuítas (1624-1635)*, p.98.

⁴⁹ *Ibidem*, p.99.

hidrografia de um dos mais importantes rios do mundo, possibilitando aos europeus uma leitura mais fácil e mais esclarecedora dos limites da fronteira a noroeste da China.

António de Andrade deixou nas suas cartas um precioso registo histórico, cultural, religioso e geográfico, que marcou o início do contacto entre o Ocidente e o povo tibetano. São muitos os adjetivos que descrevem a figura deste jesuíta. Para além de corajoso explorador e de ardente missionário, Andrade merece ser retirado do esquecimento, assim como a sua obra deve ser aproveitada como documento fundamental para estudo das diferentes áreas do saber.

Bibliografia

- ALBUQUERQUE, Luís de - **Notícias da China e do Tibete**. Lisboa: Publicações Alfa 1989.
- ANDRADE, Pe. António de – **Novo descobrimento do Grão Cathayo, ou dos reinos de Thibet, pello Padre Antonio Andrade da Companhia de Jesu, Portugez, no anno de 1624**. Lisboa : Mattheus Pinheiro, 1626.
- CANAS, António Costa – **Os jesuítas e o ensino da náutica**. Lisboa: Anais do Clube Militar Naval, 2005.
- CASTELO-BRANCO, Fernando – **Aspectos da vida e da obra do explorador do Tibete Padre António de Andrade**. Actas: II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa”, Lisboa, 1985 p. 503-511.
- CRUZ, Bruna Dutra de Oliveira Soalheiro - **Política e Retórica: estratégias de conversão nas missões jesuítas do Mogol, Tibete e Bengala (XVI-XVIII)**. São Paulo, 2014. Tese especialmente elaborada para a obtenção do grau de Doutor em História Social.
- DIDIER, Hugues – **Os Portugueses no Tibete. Os primeiros relatos dos jesuítas (1624-1635)**. Lisboa: **Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000**
- MARQUES, Gastão – **Os missionários jesuítas portugueses no Tibete: evocação histórico-religiosa**. Lisboa: Rei dos livros, 1995.
- GONÇALVES, Anselmo Casimiro Ramos – **O Padre António de Andrade visto por um geógrafo**, Lisboa: Rei dos livros, 2020.
- PEREIRA, Francisco Maria Esteves - **O descobrimento do Tibet pelo P. António de Andrade**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1921.
- PIMENTEL, D. João Maria Pereira d'Amaral e – **Memorias da Villa de Oleiros**. Oleiros: Câmara municipal, 1881.
- Treslado da devassa que se teve neste Santo Ofício da morte do padre Antônio de Andrade, religioso da Companhia de Jesus e deputado dele**. Inquisição de Lisboa. Proc. 13942, ANTT, 1634.
- Vigário, Edgar - **Academia**. Lisboa: Universidade Aberta, 2013. Jesuit missionaries and the fall of the kingdom of Guge. Disponível em https://www.academia.edu/5539776/Jesuit_missionaries_and_the_fall_of_the_kingdom_of_Guge

UMA MATERIALIDADE SINGULAR: A ODISSEIA DE UM COFRE VENEZIANO DA EUROPA À ÁSIA E DE VOLTA NOVAMENTE

João Teles e Cunha¹

Resumo

O Museu Nacional de Arte Antiga em Lisboa possui no seu espólio uma notável peça de ourivesaria veneziana, um cofre em cristal de rocha, prata, ouro, cobre e madeira (inventário nº 576 Our), executado provavelmente por volta de 1600 na oficina de Antonio Fontana. Por detrás desta descrição anódina reside a fascinante história de um objecto oferecido por mercadores de seda venezianos ao rei Firuz Shah de Ormuz (1602-1609) e que mais tarde foi oferecido a D. Fr. Aleixo de Meneses, arcebispo de Goa (1595-1610) e governador da Índia (1606-1609), que por sua vez o trouxe de volta à Europa em 1610 e o doou ao mosteiro de Nossa Senhora da Graça de Lisboa em 1611, o qual pertencia ao seu ordem, os Agostinhos, sendo esta uma casa intimamente relacionada com a Ásia portuguesa e o Golfo Pérsico, onde se manteve até à sua incorporação no acervo do Museu em 1919.

A sua história movimentada permitir-nos-á avaliar o papel desempenhado pelas mercadorias raras e luxuosas nas transferências culturais entre a Europa cristã e o mundo islâmico no início da era moderna, como foi recebido, usado e reaproveitado de acordo com ideias e valores das sociedades que cruzou, bem como a sua influência artística e a atração estética que exerceu ao longo dos séculos. Permitir-nos-á, ainda, mostrar as continuidades comerciais existentes entre o oceano Índico e o Mediterrâneo, apesar do estabelecimento da Rota do Cabo e a participação directa e indirecta de investidores e de capitais portugueses naquela via terrestre; bem como a tolerância à entrada de mercadores concorrentes (venezianos) no espaço económico do Estado da Índia por via de Ormuz, cujo trato competia com o efectuado pela Carreira da Índia. Por último, o cofre foi, também, o elo de ligação de uma história política e diplomática cruzada e complexa entre a Europa, o Irão Safávida, o reino de Ormuz e Portugal.

Palavras-chave: Ormuz, Cultural Material, Veneza, Seda, Comércio Intercultural.

¹ João Teles e Cunha is Guest Assistant Professor at the Institute of Asian Studies of the Portuguese Catholic University (Lisbon), collaborator at the Center for Classical Studies (School of Arts and Humanities of the University of Lisbon) and the CHAM Center for Humanities (Faculty of Social Sciences and Humanities at Universidade NOVA de Lisboa), and member of the Maritime Academy.

Abstract

The Museu Nacional de Arte Antiga in Lisbon has in its collection a notable piece of Venetian goldsmith art, a coffer in rock crystal, silver, gold, copper, and wood (inventory nº 576 Our), probably made around 1600 in the workshop of Antonio Fontana. Behind this anodyne description lies the fascinating history of an object offered by Venetian merchants to King Firuz Shah of Hormuz (r. 1602-1609) and which was later presented to D. Fr. Aleixo de Meneses, archbishop of Goa (1595-1610) and governor of India (1606-1609). Meneses brought it back to Europe in 1610 and donated it to the monastery of Nossa Senhora da Graça in Lisbon in 1611, which belonged to his order, the Augustinians, a religious house closely related to Portuguese Asia and the Persian Gulf, where it remained until its incorporation into the Museum's collection in 1919.

Its eventful history will allow us to assess the role played by rare and luxurious goods in cultural transfers between Christian Europe and the Islamic world in the early modern era, how it was received, used, and repurposed by the ideas and values of the societies it crossed, as well such as its artistic influence and the aesthetic attraction it has exerted over the centuries. It will also allow us to show the commercial continuities that exist between the Indian Ocean and the Mediterranean, despite the establishment of the Cape Route and the direct and indirect participation of Portuguese investors and capital on that land route, as well as tolerance to the entry of competing merchants (Venetians) into the economic space of the *Estado da Índia* via Hormuz, whose dealings competed with that carried out by the *Carreira da Índia*. Finally, the coffer was also the link in a complex political and diplomatic history between Europe, Safavid Iran, the Kingdom of Hormuz, and Portugal.

Keywords: Hormuz, Material Culture, Venice, Silk, Intercultural Trade.

O Museu Nacional de Arte Antiga em Lisboa guarda no seu acervo um cofre manufacturado em Veneza por volta de 1600 atribuído à oficina do ourives Antonio Maria Fontana. Trata-se de uma peça de ourivesaria de uma tipologia da qual há outros exemplares,² mas a do museu lisboeta ultrapassa as demais em tamanho e magnificência.³ A informação museológica disponível sobre o cofre refere apenas que foi oferecido pelo Rei de Ormuz ao governador do Estado da Índia e Arcebispo de Goa D. Fr. Aleixo de Meneses, que, por sua vez, o doou ao Convento de Nossa Senhora da Graça de Lisboa, onde permaneceu até 1919, ano da sua incorporação no espólio do Museu.⁴

A legenda pouco esclarece quanto aos dados mais importantes da sua história: como o cofre chegou a Ormuz, por meio de quem, nem quando tal aconteceu. Podemos avançar desde já que terá aparecido em Ormuz algures entre 1600, data aproximada do seu fabrico em Veneza, e 1609, o ano em que foi oferecido a D. Fr. Aleixo de Meneses. Mas há ainda pontos por esclarecer no tocante aos ofertantes, pelo que o contexto da oferta será elucidado segundo as evidências reveladas pela documentação. A sua história mostra como as rotas comerciais tradicionais entre a Europa e a Ásia sobreviveram ao estabelecimento da Rota do Cabo (1500) e como a vida marítima e económica do continente asiático se adaptou ao novo circuito comercial estabelecido pelos portugueses, dando a volta e marcando o ritmo das trocas euro-asiáticas entre 1570 e 1620 rivalizando inclusive com o trato efectuado pela Carreira da Índia.

Convém, por isso, visitar e reapreciar toda uma série de ideias existentes sobre o assunto, a começar pela defendida por Niels Steensgaard 1973 para quem a verdadeira revolução no comércio asiático apenas ocorreu no século XVII com o advento das companhias comerciais das Índias Orientais e não com a criação da Carreira da Índia pelos portugueses em 1500. Steensgaard sustentava a ideia que o Estado da Índia era uma empresa redistributiva, continuando desta maneira uma certa tradição asiática caracterizada pelo papel predador do estado na cobrança de impostos e taxas aduaneiras, e pela atomização dos agentes económicos, que descreveu pejorativamente como bufarinheiros (*peddlars*). Só as companhias holandesa e inglesa foram arautos da modernidade por se tratarem de sociedades por acções com capacidade de recrutar capital na bolsa para se financiarem, por serem geridas segundo princípios de racionalidade económica associada a uma ética protestante e por terem internalizado as despesas de defesa no custo das transacções comerciais. Assim, só quando a *Verenigde Oostindische Compagnie* e a *East India Company* se implantaram no

² NOEVER, Peter – **Global Lab: Kunst als Botschaft Asien und Europa 1500-1700/Art as Message: Asia and Europe 1500-1700**, p. 228.

³ De acordo com a descrição disponível o cofre lisboeta mede 55x95x68 cm, enquanto os outros exemplares conhecidos têm apenas 28x39x29 cm (caso do pertencente à colecção Hanns Schell de Graz, na Áustria, e outro similar que foi vendido pela firma leiloeira Christie's em 2019. Disponível na internet <URL: https://www.christies.com.cn/zh-cn/lot/lot-6217634?&lid=1&sc_lang=en [consultado a 29-02-2024].

⁴ Disponível na internet <URL: <http://www.museudearteantiga.pt/colecoes/ourivesaria/cofre> [consultado a 29-02-2024].

terreno é que o sentido do comércio entre a Ásia e a Europa foi transformado, a começar pelo aumento do volume de especiarias traficadas e a consequente descida do seu preço na Europa, tornando obsoleto tanto o trato caravaneiro do Médio Oriente como a Rota do Mar Vermelho que abasteciam a bacia mediterrânica de produtos asiáticos, a começar pela emblemática pimenta.⁵

Steensgaard baseava a sua premissa na conhecida teoria de J. C. Van Leur, apesar do autor neerlandês apenas ter caracterizado as relações da sociedade Javanesa com a VOC e considerado antes o século XVIII como a época charneira que deu origem ao domínio europeu na Ásia.⁶ Desde então muito se debateu sobre a caracterização do comércio asiático e dos seus agentes, o verdadeiro impacto económico da actividade comercial ocidental na Ásia e quando começou a supremacia política, económica e militar europeia. Ao contrário do que defendia a tradição positivista de se encontrar uma data e um evento que correspondiam a um momento de viragem, a conquista de Ormuz em Maio de 1622 no caso de Steensgaard, o processo foi longo e desigual do ponto de vista geográfico com avanços e recuos, sendo as interacções daí resultantes entre asiáticos e europeus complexas e variadas do ponto de vista político, económico, social, cultural e religioso.⁷

Steensgaard tinha uma certa razão quanto ao declínio da exploração comercial da Rota do Cabo portuguesa no último quartel do século XVI, embora não acertasse nas suas causas, nem nos motivos subjacentes à sobrevivência das rotas caravaneiras e ao novo fôlego da Rota do Mar Vermelho, com a emergência aqui de grandes mercadores como Ismâ'il Abū Taḳiyya associado a burocratas otomanos colocados no Egipto.⁸ Apesar da integração do Mediterrâneo na economia atlântica por meio de redes comerciais holandesa e inglesa a partir de 1620, que forneciam mercadorias asiáticas como especiarias e têxteis a preços competitivos face aos tradicionais canais de abastecimento,⁹ as caravanas continuaram a cruzar o continente asiático porque cumpriam uma função económica vital – aprovisionar

⁵ Veja-se STEENSGAARD, Niels – **The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade**, 1974.

⁶ Veja-se MEILINK-ROELOFSZ, M. A. P. – **The structures of trade in Asia in the Sixteenth and Seventeenth centuries**, pp. 1-43. A revisão do livro de Niels Steensgaard por Meilink-Roelofs contextualiza este teoricamente e insere-o no debate historiográfico mais alargado a respeito da cronologia e formas do domínio ocidental na Ásia. Sobre o momento setecentista na história da Ásia na esteira de Van Leur, veja-se o conjunto de estudos publicados por BLUSSÉ, Leonard, e GAASTRA, Femme (eds.) – **On the Eighteenth Century as a Category of Asian History. Van Leur in Retrospect**.

⁷ Veja-se a este respeito o vasto fresco desenhado por MARGOLIN, Jean-Louis, e MARKOVITS, Claude – **Les Indes et l'Europe. Histoires connectées XV^e-XXI^e siècle**.

⁸ Veja-se CUNHA, João Teles e - **The “Carreira da Índia” and the struggle for supremacy in the European spice trade**, ALESSANDRINI, Nunziatella, e CUNHA, João Teles e (eds.) - **Crossing Borders: The Social and Economic Impact of the Portuguese Maritime Empire in the Early Modern Age**, pp. 77-103.

⁹ ISRAEL, Jonathan I. – **Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740**, pp. 149-156. BULUT, Mehmet – **The Role of the Ottomans and the Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century**, pp. 197-230.

os mercados situados no seu interior.¹⁰ A despeito da tese de Steensgaard, que caracterizava a vida económica da Ásia como sendo dominada por pequenos investidores, os capitais e os capitalistas asiáticos eram dinâmicos e competiam com os europeus de igual para igual. Prova desse dinamismo são as várias diásporas mercantis asiáticas que cobriam a Eurásia ao dorso de camelos e de outros animais de carga, como a indiana cujas redes se espalharam por um território que ia do Irão Safávida à Moscóvia até meados do século XVIII,¹¹ já para não falar dos arménios que se encontravam por todo o lado do Índico ao Mediterrâneo e de França aos Urais.¹²

A viagem do cofre de Veneza a Ormuz, daí a Goa e depois a longa travessia oceânica até Lisboa mostra a complexidade do relacionamento entre a Europa e a Ásia na Idade Moderna que, a um primeiro olhar, se diria antagónico, mas que uma observação mais demorada revela possuir ligações inesperadas, cumplicidades insuspeitas e intervenientes cujo nome, na maior parte dos casos, se perdeu na poeira dos arquivos e que são resgatados agora porque se cruzaram com figuras mais conhecidas. A história do cofre também expõe um mundo em mudança, onde os actores conhecidos, como as talassocracias do Índico que tinham marcado a sua vida comercial desde 1400 a exemplo de Ormuz,¹³ e os inovadores, como o império asiático português essencialmente marítimo, descontínuo e mercantil, estavam a ser desafiados e superados tanto por protagonistas mais tradicionais como os estados asiáticos ditos ‘impérios da pólvora’, que mostravam uma apetência comercial no seu afã de centralização e ‘modernização’, a exemplo do Irão Safávida durante o governo de ‘Abbās (r. 1588-1629),¹⁴ como da parte de novos operadores no mercado, as companhias mercantis por acções do norte da Europa activas no Índico e no Mediterrâneo – com particular ênfase para as inglesas *Levant Company* e a *East India Company*.¹⁵

O cofre em apreço materializa outro participante de monta nestes circuitos: Veneza. Os seus mercadores cruzavam há muito o Médio e o Próximo Oriente apoiando-se nos *fondaco* de Alepo e Damasco e no sistema da *muda* criado entre os portos levantinos e a laguna

¹⁰ ROSSABI, Morris – **The “decline” of the central Asian caravan trade**, pp. 351-369.

¹¹ Veja-se DALE, Stephen Frederic – **Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750**.

¹² Veja-se ASLANIAN, Sebouh David – **From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa**.

¹³ CHAUDHURI, K. N. – **Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750**, pp. 98-118.

¹⁴ MCCABE, Ina Bagdiantz – **The Shah’s Silk for Europe’s Silver. The Eurasian Trade of the Julfa Armenians in Safavid Iran and India (1530-1750)**, pp. 1-170. MATTHEE, Rudolf P. – **The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver, 1600-1730**, pp. 1-118. FRAGNER, Bert – **The Safavid Empire and the Sixteenth- and Seventeenth-Century Political and Strategic Balance of Power within the World System**. In FLOOR, Willem, e HERZIG, Edmund (eds.) – **Iran and the World in the Safavid Age International Contact and Political Development in Early Modern Persia**, pp. 17-29.

¹⁵ A base accionista das duas companhias inglesas era partilhada (ao contrário de um certo exclusivismo institucional dos accionistas da VOC), veja-se BRENNER, Robert – **Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London’s Overseas Traders, 1550-1663**, pp. 61-91.

veneziana,¹⁶ cujo comércio conheceu um novo período de expansão entre 1580 e 1602, data a partir da qual enfrentou a concorrência inglesa, neerlandesa e francesa e começou a definir-se.¹⁷ Veneza continuou a ser, apesar de tudo, uma ‘porta’ para o Oriente, sendo uma escala importante a vários níveis, nomeadamente no trânsito de informação – uma das mercadorias mais valiosas traficadas na Idade Moderna – entre a Ásia e a Europa. Portugal, como outras potências europeias com interesse no Próximo e Médio Oriente, tinha agentes em Veneza para facilitar a comunicação entre a Índia e o Reino desde o século XVI.

Por fim, o cofre é também uma história de cultura material e de hibridismo cultural, onde um certo cosmopolitismo vivia a par de pulsões mais disciplinadoras e controladoras da sociedade. A circulação de objectos testemunha o debate entre pessoas de credos e origens culturais diferentes, no qual os participantes misturavam a procura de conhecimento com projectos de expansão imperial e alianças diplomáticas. O cofre servirá, no fundo, de fio condutor a uma história polifónica que decorre no tempo curto, grosso modo entre 1600 e 1609, e que tem Ormuz por palco principal, mas que se espraia por outros cenários como Goa, Bassorá, Bagdad, Alepo, Veneza e Lisboa. Os actores que partilham o palco têm uma origem geográfica diversificada e, em alguns casos como se terá a ocasião de ver, o seu percurso enreda-se na trama traçada pelo percurso do cofre.

1. O(s) palco(s)

A memória conhecida do cofre gira sobretudo em torno de três cidades: Veneza onde foi produzido, Ormuz para onde estava destinado inicialmente e, por fim, Lisboa onde acabou por ficar. Há ainda outras urbes associadas ao seu percurso, como teremos ocasião de ver, mas o papel destas foi secundário. As três cidades foram empórios com portos internacionais e uma população diversificada, que em alguns casos até se poderia caracterizar como cosmopolita, mas havia diferenças de monta. Ormuz, por exemplo, não podia adivinhar o futuro que lhe estava reservado, mas desapareceria enquanto núcleo urbano e ancoradouro comercial de primeira grandeza dentro de poucos anos (1622).

Ormuz cresceu numa ilha completamente árida chamada Gerum (*jazīrat-i Jarūn*), para onde fora transferida a capital de um reino homónimo situado na terra-firme iraniana por volta de 1300 a fim de escapar às razias dos Il-Khāns (1256-1353).¹⁸ A ilha situa-se estrategicamente na entrada do Estreito de Ormuz, na passagem do Golfo Pérsico para o Índico, augurando à partida um futuro comercial promissor nas ligações com a Índia (ponto de partida para outros destinos localizados mais a Este como o mundo malaio-indonésio), o Irão (com ligação para a Ásia Central), a Arábia (onde se destacavam as rotas

¹⁶ PEDANI, Maria Pia – **Venezia porta d’Oriente**, pp. 149-178.

¹⁷ LANE, Frederic C. – **Venice. A Maritime Republic**, pp. 400-402.

¹⁸ AUBIN, Jean – **Le royaume d’Ormuz au début du XVI^e siècle**, p. 78.

para o Omã e o Bahrain) e o Iraque (início das cáfilas que ligavam Bassorá a Bagdad e daqui aos grandes entrepostos sírios de Alepo e Damasco, antecâmara dos grandes portos do Levante). Ormuz sucedia a outros empórios iranianos do passado como Sīrāf e Kays, mas ao contrário destes conseguiu construir uma talassocracia nas duas margens do Golfo Pérsico mediante a cooptação das elites locais, que associou às suas redes mercantis e aos lucros derivados do comércio internacional e regional.¹⁹ Fr. Agostinho de Azevedo, que a conheceu bem e aí teria vivido a finais do século XVI, escreveu em 1603 que:

(...) sendo Ormus huma ilha tão seca, he tão fértil de todas as couzas, que os antigos lhe chamarão *emporium mundi*. E os persios vesinhos e naturaes dizem que o mundo que he hum anel, e que Ormus he a pedra preciosa que nelle esta engastada, (...).²⁰

Para facilitar a circulação comercial, Ormuz concertou-se “(...) com todos aquelles reys e senhores por cuyas terras as cafilas passavam, pera que lhe não impedissem os caminhos, dando huns tantos leques cad’anno, não ja em modo de pareas, senão de presentes a que elles chamão mocarrarias; (...)”.²¹ A mocarraria (*muḳarrariyya*) era um privilégio concedido aos soberanos dos estados por onde passavam as cáfilas para adquirirem em Ormuz as mercadorias que desejassem dentro de um valor pré-estabelecido. Os portugueses herdaram o sistema quando tomaram conta de toda a alfândega em 1543, ascendendo as mocarrarias a 2.868\$840 réis segundo o valor apurado por Simão Botelho a meados de Quinhentos, mas já não se descontava a quantia do Rei de Bassorá desde 1546 porque os otomanos tinham conquistado o sul do Iraque e integrado a região no seu império.²² O século XVI impactou em Ormuz de forma negativa, a começar pela perda de autonomia em 1515 quando se transformou num protectorado português. O processo de subordinação continuou quando todo o seu edifício institucional e económico ficou dependente do Estado da Índia a partir de 1541 e culminou, a meados de Quinhentos, quando o Golfo Pérsico se tornou no local de confronto entre Portugal e o império otomano. Os seus territórios começaram a autonomizar-se e, já no século XVII, teve de enfrentar a expansão Safávida que lhe conquistou o Bahrain em 1602 e as últimas possessões no Mogostão (Mughistān) em 1614, antes de ‘Abbās se abalançar a tomar a ilha em 1622 com a ajuda da *East India Company*.

¹⁹ AUBIN, Jean – *Le royaume d’Ormuz au début du XVI^e siècle*, pp. 97-121.

²⁰ ‘Estado da India e aomde tem o seu principio’, s/l [Lisboa], s/d [1603]. In *Documentação Ultramarina Portuguesa*, p. 93. A autoria deste texto é atribuída ao agostinho Fr. Agostinho de Azevedo, cf. BOXER, Charles Ralph – *An Introduction to the «História Trágico-Marítima» (1957): some corrections and clarifications*, p. 104.

²¹ ‘Estado da India e aomde tem o seu principio’, s/l [Lisboa], s/d [1603]. In *Documentação Ultramarina Portuguesa*, pp. 88-89.

²² BOTELHO, Simão – *Tombo do Estado da India*, p. 101. CASALE, Giancarlo – *The Ottoman Age of Exploration*, p. 88.

A cidade cresceu em importância desde 1300, tornando-se num dos principais empórios do Índico, especialmente a partir da reorientação de rotas comerciais operada a partir de 1400, isto mau grado ter de importar tudo quanto precisava para comer e beber.²³ As suas linhas de abastecimento espalhavam-se pelo Índico, mantendo feitores em portos estratégicos, como o de Batalá (Bhatkal ou Bhaṭakaḷa) no Canará, onde o vizir Cojeatar (Kh^wāja ‘Atā’) mantinha no início do século XVI um feitor chamado “(...) Caizar [Kaysar] mouro capado [khādim] (...)”, onde escambava os cavalos vindos do Golfo pelo arroz cultivado na região.²⁴ A população de Ormuz era considerável tendo em conta os constrangimentos físicos da ilha, atingindo 50.000 habitantes por volta de 1500, sendo de longe a maior urbe situada no litoral do Golfo Pérsico. Um século mais tarde, em torno de 1615, o número dos seus moradores parece ter diminuído para cerca de 40.000 moradores.²⁵

O tema recorrente do declínio de Ormuz induzido pelo protectorado português parece provar-se neste decréscimo populacional, mas o conhecido mercador cristão-novo Duarte Gomes de Solis, alguém com experiência na Ásia, descrevia-a em termos ditirâmicos no ano da sua queda 1622 como: “(...) por escala es la mejor plaça de todo el mundo.”²⁶ Ambas apreciações pecam por exagero, mas Ormuz era ainda no princípio de Seiscentos um porto internacional cosmopolita e tolerante, muito mais do que Goa ou Lisboa. Em 1606, quando Nicolau da Orta Rebelo por lá passou a caminho da Europa por terra, o retrato que deixou ainda era muito a da antiga casa de segurança (*dār al-amān*) pré-portuguesa:

Nella concorre a mor escala do Oriente, e assim há nella de continuo Venezianos, Gregos, Armenios, Judeos, E outras Naçoens peregrinas, e assim a mayor parte dos dias da somana, se gastão em dias de guarda, porque os christãos guardamos os nossos Domingos, e [dias] Santos: os gentios a terça-feira ornando o seu Rama; os mouros as sextas-feiras o seu maldito Mafamede. Os Judeos os Sabbados, sendo em os guardar muy vigilantes, e são tantas as naçoens, que nella habitão, que entrando eu em huma caza a visitar hum amigo, vi dentro nesta, mesma caza morarem christãos, Iudeos, Gentios, mas cada Ley em seu Repartimento: mas em soma se comunicavão, e fallavão como querião.²⁷

A caracterização feita por Orta Rebelo era um *leitmotiv* recorrente de outras narrativas conhecidas sobre Ormuz desde meados de Quinhentos, quando o jesuíta neerlandês Gaspar Barzeu denunciou esta realidade social aberta e tolerante numa carta para os seus

²³ AUBIN, Jean – *Le royaume d’Ormuz au début du XVI^e siècle*, pp. 166-169.

²⁴ CORTESÃO, Armando (ed.) – *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, p. 168.

²⁵ AUBIN, Jean – *Le royaume d’Ormuz au début du XVI^e siècle*, p. 150.

²⁶ GOMES, Duarte- *Discursos sobre los comercios de las dos Indias*, p. 116.

²⁷ SERRÃO, Joaquim Veríssimo (ed.) – *Un voyageur portugais en Perse au début du XVII^e siècle Nicolau da Orta Rebelo*, p. 92.

correligionários datada de 1549.²⁸ O *topos*, contudo, baseava-se em factos reais comprovados por outros escritos que deixaram relatos similares de abertura e tolerância da sociedade ormuziana, a exemplo de Fr. Agostinho de Azevedo em 1603,²⁹ dos mercadores italianos Cesare Federici (1565-1581)³⁰ e Gasparo Balbi (1579-1588),³¹ e ainda do mercador inglês Ralph Fitch (1583-1591).³² Estes testemunhos mostravam Ormuz ainda como um empório internacional frequentado por uma multidão cosmopolita de mercadores para o fim do período que nos interessa, em 1609, conforme se depreende da descrição deixada pelo inglês Joseph Salbank que por lá passou preso a caminho de Goa.³³

Ormuz era uma cidade portuária *sui generis* mesmo para o Índico como assinalou Jean Aubin, por ser uma espécie de praça marítima ancorada no Golfo Pérsico a cavalo entre três mundos, o indiano, o iraniano e o árabe.³⁴ Apesar da toda a sua influência económica, Ormuz nunca conheceu o mesmo estatuto que Veneza ou Lisboa, cidades no centro de economias-mundo europeias.³⁵ Estas, todavia, tinham passado a época do seu apogeu, tendo Veneza ocupado o centro da economia-mundo europeia até ao início do século XVI, quando a abertura da Rota do Cabo (1500) deslocou este para Antuérpia, sem que Lisboa conseguisse ficar com o papel.³⁶ A vitória do Atlântico durou apenas enquanto a exploração comercial da Carreira da Índia conseguiu abastecer a maior parte do mercado europeu a partir de Lisboa, mas a economia-mundo europeia recentrou-se no Mediterrâneo desde 1557, quando Génova ficou com a distribuição da prata americana nas suas mãos, porque os *reales de a ocho* foram a primeira moeda de pagamento realmente internacional, agindo os genoveses como banqueiros do imperialismo espanhol na Europa.³⁷ Veneza, por seu lado, recuperou parte da redistribuição europeia

²⁸ CUNHA, João Teles e – *Observações sobre o papel de Ormuz nas relações comerciais de Portugal com a Pérsia, Índia, e África oriental do século XVI ao século XVIII (1515-1750)*, pp. 106-107.

²⁹ 'Estado da India e aonde tem o seu principio', s/l [Lisboa], s/d [1603]. In *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, pp. 90-91.

³⁰ FEDERICI, Cesare – *Viaggio di m. Cesare dei Fedrici nell'India Orientale et oltra l'India, nel quale si contengono cose dilettevoli dei riti et dei costumi di quei paesi et insieme si descrivono le spetiarie, droghe, gioie et perle che d'essi si cavano, con alcuni avvertimenti utilissimi a quelli che tal viaggio volessero far*, pp. 12-15.

³¹ BALBI, Gasparo – *Viaggio dell'Indie Orientali, di G. B. Gioielliero Venetiano, nel quale si contiene quanto egli in detto viaggio ha veduto per lo spatio di 9 Anni consumati in esso dal 1579 fino al 1588*, fls. 47-49.

³² FITCH, Ralph – *The long, dangerous, and memorable voyage of M. Ralph Fitch marchant of London, by the way of Tripolis in Syria, to Ormuz, to Goa in the East India, to Cambaia, to the river of Ganges, to Bengala, to Bacola, to Chonderi, to Pegu, to Siam, &c. begun ne in the yeere 1583, and ended in the yeere 1591*, p. 468.

³³ SALBANK, Joseph – *The Voyage of M. Joseph Salbanke through India, Persia, part of Turkiw, the Persian Gulf, and Arabia, 1609. Written unto Sir Thomas Smith*. In PURCHAS, Samuel (ed.), p. 88.

³⁴ AUBIN, Jean – *Le royaume d'Ormuz au début du XVI^e siècle*, p. 78.

³⁵ BRAUDEL, Fernand – *The Perspective of the World*. In *Civilization and Capitalism 15th-18th Century*, pp. 21-44.

³⁶ BRAUDEL, Fernand – *The Perspective of the World*, pp. 143-145.

³⁷ BRAUDEL, Fernand – *The Perspective of the World*, pp. 157-174. ABULAFIA, David – *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, p. 441. PARKER, Geoffrey – *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*, p. 99.

das especiarias asiáticas, recusando inclusive a oferta feita por Filipe I (r. 1580-1598) para comercializar toda a pimenta que chegasse a Lisboa, bem como outras propostas que foram endereçadas à Sereníssima posteriormente até à década de 1590 por meio de contratadores do ‘monopólio’ português.³⁸ A *muda* que ligava os portos levantinos a Veneza conheceu um novo fôlego com o trato de especiarias e têxteis de seda e algodão (otomanos, iranianos e indianos), tendo o volume deste comércio triplicado entre 1582 e 1602.³⁹ Os venezianos tornaram-se nos principais escoadores de seda iraniana na Europa, que era um monopólio real e foi usado por ‘Abbās para financiar a sua política de centralização e modernização, em cujo comércio foi crucial a participação de arménios, em particular os que tinham sido forçosamente ‘transplantados’ de Julfa para um arrabalde de Isfahan crismado de Nova Julfa.⁴⁰

Todavia, a recuperação comercial veneziana no último quartel de Quinhentos escondia várias fragilidades. Em primeiro lugar, o seu império no Mediterrâneo oriental estava na defensiva desde a conquista otomana de Chipre (1570), posição que nem a vitória europeia em Lepanto (1571) conseguiu inverter. A Sereníssima, em segundo lugar, fazia frente a outros expansionismos, nomeadamente os europeus, a começar pelo de Espanha, cujos desígnios estratégicos no Mediterrâneo, incluindo o Adriático, e no Médio Oriente colidiam frequentemente com os interesses venezianos em preservar o seu *status quo*. Em terceiro lugar, à medida que outros países europeus assinavam Capitulações com a Porta, como a França (1569), a Inglaterra (1580) e os Países Baixos (1612), Veneza via o seu papel de intermediário comercial diminuir enquanto Marselha emergia como porto rival no Mediterrâneo e as armações inglesas e neerlandesas começavam a dominar as rotas marítimas e as trocas mercantis mediterrânicas.⁴¹ Veneza enfrentava no início do século XVII vários desafios sem capacidade económica e humana de poder acudir a todos.

Lisboa, a última cidade deste trio, era um importante porto atlântico e o centro do império português (maior e mais disseminado geograficamente que o Veneziano), mas a capitalidade migrara para a meseta central ibérica (papel partilhado a meias entre Madrid e Valhadolid) com a união das Coroas em 1580, deixando a cidade de certa forma desamparada e a querer recuperar a centralidade perdida. Este foi, aliás, um tema glosado pela literatura arbitrista da época, a exemplo de Luís Mendes de Vasconcelos em 1608, com um dos interlocutores do seu ‘Diálogo’ a comparar Lisboa favoravelmente com outras cidades célebres do passado e do presente.⁴² Tais expectativas, contudo, escondiam uma profunda crise que vinha já do século XVI e que se manifestava com maior frequência no início de

³⁸ CUNHA, João Teles e - *The “Carreira da Índia” and the struggle for supremacy in the European spice trade, ca. 1550-1615*, p. 88.

³⁹ LANE, Frederic C. - *Venice. A Maritime Republic*, pp. 400-401.

⁴⁰ MATTHEE, Rudolf P. - *The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver, 1600-1730*, pp. 84-90.

⁴¹ LANE, Frederic C. - *Venice. A Maritime Republic*, pp. 293-294.

⁴² VASCONCELOS, Luís Mendes de - *Do sítio de Lisboa. Diálogos*, pp. 31-41.

Seiscentos. A união dinástica podia ter facilitado a entrada de meios de pagamento (os *reales de a ocho*) para alimentar a economia ultramarina, especialmente o comércio com a Índia, mas também lhe criou problemas, nomeadamente por o novo monarca ter fechado o acesso de holandeses e ingleses ao mercado português a partir da década de 1590 (pelo menos até à paz de 1604 com a Inglaterra e à assinatura da Trégua dos Doze Anos com os Países Baixos em 1609). Lisboa sofreu com as opções políticas feitas então, como se viu em Agosto de 1596 quando se instalou o pânico na cidade por se pensar que uma armada inglesa a atacaria depois de ter pilhado Cádiz e Faro: “(...) foy o temor mor que nunca auendo entre todos os que tinhaõ posses terem prestes suas postas para fogir asy por mar como por terra porque na uerdade na defensam se podia ter muito pouca confiansa (...)”, conforme deixou registado Pêro Rodrigues Soares.⁴³

A imagem de uma Lisboa rodeada de fortificações erguidas precipitadamente para se defender em caso do eventual ataque vindo do mar pode ser vista no Archivo General de Indias em Sevilha.⁴⁴ Tratou-se apenas de uma antecipação de algo mais grave que ocorreria em 1598, coincidindo com um eclipse da Lua a 20 de Fevereiro como sinal de um acontecimento funesto, materializado na interpretação de Rodrigues Soares em:

(...) uirse por a armada do Norte com ho Conde Tormolaõ ingres por general dela na barra desta cidade e empedir as naos da India que não saissem aqieste anno como não sairão nem fizeraõ uiagem coussa que nunca outra tal accoteseo depois de Portugal ser Portugal as quais naos foraõ ate Bellem e dahi se tornarão sem fazerem uiagem e não tam somente fizeram este mal mas ali na barra tomauão quantos nauios uinhão de todas as partes sem lh’escapar nada tendonos posto en serco passando todos muito trabalho e detrimento aiuntandosse a isto muita falta de pão causando huã grande fome (...).⁴⁵

O bloqueio naval inglês pôs de manifesto a fragilidade comercial de Lisboa, principalmente a da Rota do Cabo, cuja exploração estava contratualizada e segmentada (provisão, construção naval, comércio pela Carreira, etc.) desde a segunda metade do século XVI. Os resultados conhecidos para o período compreendido entre 1580 e 1615 mostravam como a Carreira da Índia não conseguiu concorrer com o crescente volume de embarcações holandesas e inglesas que navegavam para o Índico. Entre 1600 e 1620, VOC enviou 193 embarcações e a *East India Company* 94.⁴⁶

⁴³ ALMEIDA, Manuel Lopes de (ed.) – **Memorial de Pero Roiz Soares**, pp. 332-333.

⁴⁴ Veja-se BOUZA ÁLVAREZ, Fernando – **Portugal no tempo dos Filipes. Política, cultura, representações (1580-1668)**, pp. 146-150, ilustração n.º 16.

⁴⁵ ALMEIDA, Manuel Lopes de (ed.) – **Memorial de Pero Roiz Soares**, pp. 348-349.

⁴⁶ Vejam-se os números fornecidos por GAASTRA, Femme S., e BRUIJN, Jaap R. – **The Dutch East India Company’s Shipping, 1602-1795, in a Comparative Perspective**, p. 182.

Tráfico na Carreira da Índia durante a vigência dos contratos (1580-1615)

Ano	Ida Partida ⁽¹⁾	Ida Chegada	Torna-viagem Partida	Torna-viagem Chegada	%	Média anual
1580-1582	[15] 14	10	13	11	84,61	3,6
1583-1587	[25] 30	26	23	16	69,56	3,2
1588-1592	[25] 29	17	19	9	47,36	1,8
1593-1597	[25] 21	20	15	10	66,67	2
1598-1602	[25] 31	18	22	19	86,36	3,8
1603-1608	[49] 61	32	23	17	73,91	2,8
1609-1615	[49] 36	28	17	17	100	2,4

Legenda: (1) Dentro de parênteses rectos consta o número de navios que os contratadores eram obrigados a armar durante a vigência do seu contrato, embora a Coroa também enviasse embarcações por sua conta, como as grandes armadas no início do século XVII.

Fonte: CUNHA, João Teles e – *A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750*. Dissertação de doutoramento em História Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009, p. 89.

Lisboa acompanhava de perto a perda de velocidade da economia espanhola desde 1595, que nem mesmo a recentragem económica do Índico para o Atlântico invertera a má situação vivida desde então. A viragem atlântica sentida na economia-mundo europeia a partir do início de Seiscentos beneficiava as economias situadas mais a Norte, especialmente a neerlandesa, atirando a praça lisboeta para uma posição periférica.⁴⁷

Veneza e Lisboa tinham outras dimensões para além da vida comercial, nomeadamente por serem mercados redistribuidores no continente europeu de bens exóticos vindos de fora. Esta faceta é sobejamente conhecida, tendo Veneza sido uma ‘porta do Oriente’ desde muito cedo, papel que manteve mesmo quando os Otomanos se tornaram na potência imperial do Mediterrâneo oriental a partir do século XV. A praça veneziana importou e, de certa forma, vulgarizou o consumo de produtos oriundos da Ásia na Itália e na Europa, tal como Lisboa o fez a uma escala mais vasta por ter construído um império global, disponibilizando na Rua Nova dos Mercadores produtos oriundos de três continentes.⁴⁸ Esta faceta é a mais conhecida, mas ambas cidades também funcionaram como mercados exportadores de exótica europeia para a Ásia a exemplo do cofre. Não eram exportações avulsas, pois houve clientes e patronos asiáticos que conheciam, apreciavam e encomendavam quadros, gravuras, livros, mapas, instrumentos científicos de feitura europeia. O caso italiano é mais divulgado e passou inclusive pela ida de arquitectos, engenheiros e artistas italianos para o império otomano desde o reinado de Mehmet II (r. 1444-1446/1451-1481), a exemplo de Gentile

⁴⁷ SILVA, José Gentil da (ed.) – *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d’Évora et Veiga*, pp. 108-116.

⁴⁸ Veja-se, entre outras obras, os estudos reunidos no volume coordenado por GSCHWEND, Annemarie Jordan, e LOWE, Kate J. P. (eds.) – *The Global City on the Streets of Renaissance Lisbon*.

Bellini que nos deixou um retrato do sultão.⁴⁹ O papel desempenhado por Lisboa neste campo não é tão falado como o exemplo veneziano, mas existiu desde o século XVI e esteve intimamente ligado à missão e às trocas diplomáticas com os estados asiáticos. Em 1750 e 1751, por exemplo, os jesuítas do Colégio de Pequim pediram ao Procurador-Geral da Vice-Província da China em Lisboa que lhes arranjasse um bom pintor para se preparar a substituição do Irmão Giuseppe Castiglione, dada a posição que este ocupava na corte de Qianlong (r. 1735-1796).⁵⁰ Cabe referir ainda o papel de intermediação desempenhado por minorias, como os judeus, os arménios e os cristãos-novos, e por certas ordens religiosas como os Jesuítas em todo este processo.

O cofre em análise teve a sua origem em Veneza, pois sabe-se que o polígrafo italiano Francesco Tatti dito Sansovino referiu-se no seu livro “*Venetia città nobilissima et singolare*”, impresso em 1582, a vários artistas e artesãos venezianos presentes e passados, entre os quais contou Vincenzo Levrierio e Luigi Caorlini, os artífices que tinham criado o famoso elmo para o sultão otomano Solimão I o *Magnífico* (r. 1520-1566) ornado com quatro coroas. O Sansovino citou, entre os mestres activos em Veneza por volta de 1580, Antonio Maria Fontana em cuja oficina teria visto “(...), vna cassa di christallo molto grande, fatta di modo, che le cose che vi si repongono dentro, appariscono tutte scolpite di fuori.”⁵¹

Teria sido este tipo de cofre de cristal de rocha que foi produzido numa oficina veneziana por volta de 1600 para ser oferecido ao Rei de Ormuz, mas de uma dimensão superior ao normal. Era uma peça de aparato que teria de ser executada por encomenda e que tradicionalmente servia de recipiente para guardar o enxoval oferecido pelo Papa para o baptizado de recém-nascidos pertencentes à realeza ou à alta aristocracia europeia. O dado interessante foi que esta peça de feitura tipicamente ocidental e com uma utilização cristã ter sido oferecida a um monarca muçulmano, sem que se saiba qual foi o uso que este lhe deu. Todavia, a reciclagem de peças oriundas de outras culturas e às vezes com marcas identificadoras de religiões diferentes, quando não rivais, era comum tanto na Europa como na Ásia.⁵²

⁴⁹ JARDINE, Lisa – **Worldly Goods**, pp. 231-254. Veja-se ainda a exploração deste intercâmbio cultural, científico e artístico entre a Europa e a Ásia em JARDINE, Lisa, e BROTTON, Jerry – **Global Interests: Renaissance Art Between East and West**; BROTTON, Jerry – **The Renaissance Bazar: From the Silk Road to Michelangelo**.

⁵⁰ COUTINHO, Maria João Pereira Coutinho – «Homem de prendas e talentos»: Marcelo Leitão (1755–1679), **Procurador-Geral da Vice-Província da China**, pp. 191-192.

⁵¹ MARTINIONI, Giustiniano – *Venetia città nobilissima et singolare, descritta in XIII libri da M. Francesco Sansovino [...]. Com aggiunta di tutte le cose notabili della stessa città, fatte, & occorse dell'anno 1580 fino al presente 1663 da [...]*, pp. 363-364.

⁵² A exemplo de um frasco de perfume em cristal de rocha de feitura mameluca com uma inscrição propiciadora em árabe “bênçãos para o proprietário” (*baraka li-ṣāhibi*) que foi transformado num relicário no Ocidente; cf. AKBARNIA, Ladan *et al.* – **The Islamic World. A History in Objects**, pp. 106-107. No Forte Vermelho de Agra, o muro onde se ergue a varanda (*jharokhā*) onde o Grão-Mogol aparecia no pátio das audiências públicas (*khāṣṣ-o-ʿāmm*) está ornamentado de placas de *pietre dure* florentinas, entre as quais se conta uma que mostra Orfeu tocando para apaziguar as feras, infringindo o preceito islâmico de mostrar a figura humana. Esta placa colocada em lugar de relevo e descontextualizada simbolizava a ideia do monarca ideal que Shāh Jahān (r. 1628-1658) tinha, à imitação de Salomão e do primeiro soberano mítico do Irão, Kayūmarth, cuja justiça levava o leão a sentar-se com o cordeiro e, no mundo humano, faria com que o oprimido se libertasse do seu opressor; veja-se KOCH, Ebba – **Mughal Architecture. An Outline of its History and Development (1526-1858)**, pp. 111-112.

O caminho percorrido pelo cofre até ao seu destino em Ormuz seguiu pelo Mediterrâneo de Veneza aos portos levantinos e daqui foi transportado por cáfilas que cruzavam a Síria e o Iraque até chegarem ao Golfo Pérsico. O porto de Alexandreta tornou-se no principal término das caravanas que atravessavam o Médio Oriente a partir da última década de Quinhentos, deixando na sombra o de Trípoli, no Líbano, que até então fora a principal escala levantina.⁵³ Enquanto a cáfila na qual Mestre Afonso saiu de Alepo em Fevereiro de 1566 percorreu a rota tradicional que ligava esta cidade síria a Trípoli,⁵⁴ Nicolau da Orta Rebelo tomou o caminho de Alexandreta em 1607, onde ficou hospedado no *fondaco* dos franceses pagando 4 *reales* diários de pensão. Orta Rebelo descreveu a larga e abrigada baía de Alexandreta onde estavam ancoradas dez a doze embarcações europeias, tendo presenciado o ataque desferido por um corsário neerlandês contra uma nau siciliana (por pertencer a um território do Rei de Espanha com quem os Países Baixos estavam em guerra), que foi repellido com sucesso mediante assistência francesa.⁵⁵ A violência marítima também se fazia sentir no sentido inverso, porque um ano antes, em 1606, o joalheiro flamengo morador em Goa Jacques de Coutre mencionou como três naves corsárias da Ordem de Santo Estêvão (do grão-ducado da Toscânia) tinham capturado um navio inglês fretado por mercadores indianos que transportava a sua mercadoria entre Alexandreta e Istambul.⁵⁶

Outro viajante português desta época (1605), Pedro Teixeira, descreveu Alexandreta como sendo uma urbe de casas de madeira (taipa?) e telhados de palha, tirando dois ou três edifícios de alvenaria, referindo explicitamente as feitorias europeias (veneziana, francesa e inglesa) que tinham à sua frente um vice-cônsul dependente do cônsul de Alepo. Teixeira deixou ainda constância do declínio de Veneza nesta praça, porque havia só uma nau veneziana no seu porto chamada *Rizzarda* pertencente ao armador veneziano Francesco Rizzarda, estando ancorada desde Julho de 1604 e não se esperar por outra nos tempos mais próximos, em contraste com uma maior entrada e saída de embarcações francesas e inglesas do ancoradouro de Alexandreta.⁵⁷

Os portos levantinos estavam ligados ao Golfo Pérsico por caravanas, sendo os respectivos terminos Alexandreta e Bassorá no princípio de Seiscentos, passando as cáfilas por grandes cidades como Damasco, Alepo e Bagdad, que funcionavam tanto como etapas de descanso como de pontos de acesso a rotas comerciais complementares.⁵⁸ O tamanho da cáfila variava ao longo da viagem, com pessoas, animais e carga a entrar e a sair da caravana

⁵³ INALCIK, Halil – *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, pp. 347-349.

⁵⁴ BAIÃO, António (ed.) – *Itinerários da Índia a Portugal por terra. II. Itinerário de Mestre Afonso, reedição conforme o manuscrito da Torre do Tombo*, p. 263.

⁵⁵ SERRÃO, Joaquim Veríssimo (ed.) – *Un voyageur portugais em Perse au début du XVII^e siècle*, pp. 202-210.

⁵⁶ COUTRE, Jacques de – *Andanzas asiáticas*, p. 221.

⁵⁷ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones de Pedro Teixeira del origen, descendência y svccession de los Reyes de Harmuz, y de vn viagem hecho por el mismo avtor dende la India Oriental hasta Italia por tierra*, pp. 458-459.

⁵⁸ INALCIK, Halil – *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, pp. 349-353.

durante o tempo que esta demorava a percorrer o longo percurso. Pedro Teixeira, por exemplo, demorou oito meses a completar o trajecto de Bassorá, de onde saiu em Setembro de 1604, até Alexandreta, onde entrou em Abril de 1605.⁵⁹ Atrasos na navegação pelo Golfo fez com que perdesse a cáfila de barcas que ligava Bassorá a Bagdad, que naquela ocasião por o nível de água do rio Tigre estar baixo demorou três meses a chegar ao destino em vez dos habituais trinta e cinco a cinquenta dias.⁶⁰ Por esta razão, Teixeira arriscou seguir caminho numa pequena caravana que ia tentar uma nova rota e era constituída apenas por 150 camelos, 95 jumentos e 12 cavalos.⁶¹ O tamanho das cáfilas variava muito, tendo uma que deixou Bagdad a 29 de Novembro de 1606 cerca de 1200 camelos de carga, cinquenta dromedários, 55 cavalos de sela e 150 mulas, machos e jumentos, montando-se uma pequena cidade de tendas quando parava para descansar à noite. Nicolau da Orta Rebelo que fazia parte deste mundo nómada calculou que cada camelo carregava aproximadamente cinco a seis quintais, oscilando o total transportado entre os 6000 e os 7200 quintais.⁶²

A viagem a partir de Bassorá era arriscada no princípio de Seiscentos por passar pela vizinhança das terras do Bombareca (Sayyid Mubārak b. Muṭṭalib b. Badrān) em Hoveizeh, tendo de pagar um tributo para passarem incólumes.⁶³ Este tipo de pagamento era habitual ao longo do percurso e o montante da extorsão oscilava muito, tendo Orta Rebelo referido tanto a cobrança violenta de 7700 cruzados logo a seguir a Bagdad, como a exigência de entregarem 400 porcelanas da China de melhor qualidade para a caravana seguir viagem sem ser atacada uns dias mais tarde.⁶⁴ A situação podia ser pior, como em 1606, quando Jacques de Coutre se deparou com uma cáfila parada a meio do caminho entre Bassorá e Alexandreta, perto da cidade iraquiana de Ana (‘Āna), porque se negociava a devolução de 400 camelos que tinham sido sequestrados por salteadores árabes, cuja libertação custou 4000 ducados aos mercadores que nela seguiam.⁶⁵

A violência, a par das doenças e da conjuntura determinava a mudança de percurso, com a guerra entre otomanos e Safávidas a determinar alterações de monta na rota das caravanas a finais do século XVI e princípio do seguinte.⁶⁶ Orta Rebelo, como outros viajantes portugueses de início de Seiscentos a exemplo de Fr. Gaspar de S. Bernardino e D. Álvaro da Costa, sofreu com as vicissitudes deste conflito e preferiu seguir pelo sul do Irão, entroncando na rota tradicional a partir

⁵⁹ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones de Pedro Teixeira*, pp. 382, 458.

⁶⁰ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones de Pedro Teixeira*, p. 380.

⁶¹ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones de Pedro Teixeira*, p. 383.

⁶² SERRÃO, Joaquim Veríssimo (ed.) – *Un voyageur portugais em Perse au début du XVII^e siècle*, p. 168. Se fosse o quintal de Lisboa (58,75 kg), a carga oscilava entre os 352500 kgs e os 423000 kgs, mas se fosse o quintal da Casa da Índia (51,41 kg), o peso variava entre os 308460 kgs e os 370152 kgs.

⁶³ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones de Pedro Teixeira*, p. 382.

⁶⁴ SERRÃO, Joaquim Veríssimo (ed.) – *Un voyageur portugais em Perse au début du XVII^e siècle*, pp. 168, 184.

⁶⁵ COUTRE, Jacques – *Andanzas asiáticas*, pp. 212-213.

⁶⁶ FAROQHI, Suraiya – *Crisis and Change, 1590-1699*, pp. 420-422.

de Bagdad.⁶⁷ Mas esta continuava a fazer-se porque o mesmo Orta Rebelo referiu ter passado por uma caravana que ia de Alepo para Bagdad por altura do grande lago salgado (Sakaht al-Jabbül) a sudeste da cidade síria, onde iam dois venezianos cujo destino final era Ormuz via Bassorá.⁶⁸ O testemunho de todos os viandantes mostrava a vitalidade das caravanas, o cosmopolitismo dos seus frequentadores, o volume e a diversidade das fazendas traficadas, apesar de sofrerem a concorrência movida pela Rota do Cabo. A violência não era apanágio das vias comerciais terrestres porque também espreitava a navegação no Golfo Pérsico, a qual era protegida por navios portugueses armados pelo Capitão de Ormuz para se defender dos ataques desferidos por Naquilus (*nakhilús*) e Nautiques (*nāutātkh*) conforme testemunhou Pedro Teixeira.⁶⁹

2. O(s) Enredo(s)

Os enredos subjacentes à história do cofre veneziano são vários, mas giram sobretudo em torno da economia e do trato de seda entre a Ásia e a Europa. Fernand Braudel fala mesmo de um apetite insaciável que se apoderou dos europeus para consumir seda iraniana e chinesa a finais do século XVI, resultado do crescimento económico estimulado pela expansão europeia e a injeção de metais preciosos nos circuitos comerciais mundiais, que aumentou o poder aquisitivo e a inflação.⁷⁰ A moda desempenhou aqui um papel importante, pois as tendências lançadas na Itália, Espanha e França moldaram o gosto no continente e estimularam o consumo de produtos de luxo por parte da elite europeia, sobretudo de bens exóticos como a seda iraniana e chinesa, apesar das pragmáticas proibirem o seu trajar por grupos sociais não-privilegiados. Consumir seda na Europa era uma manifestação cultural (o gosto associado à moda) e social (o estatuto ligado ao seu uso), para além de os têxteis de qualidade serem um investimento pois podiam ser usados como penhor em caso de empréstimo.⁷¹

A maior parte da seda produzida na Ásia vinha sobretudo do Irão Safávida e da China Ming, apesar de também ser produzida e tecida na Índia e no império otomano. A seda chinesa (tecida) sem deixar de chegar a Portugal por via da Carreira da Índia estava mais associada a circuitos no Pacífico, em particular o que ligava Manila nas Filipinas a Acapulco no México.⁷² A prata americana pagava todo este comércio apesar de Filipe II de Espanha (r. 1556-1598) ter limitado a sua saca do Novo Mundo e terminado a ligação do Peru (Callao) com Manila para impedir que a hemorragia fosse maior. O testemunho de Francesco Carletti,

⁶⁷ CUNHA, João Teles e – *Armenian Merchants in Portuguese Trade Networks in the Western Indian Ocean in the Early Modern Age*, pp. 220-221.

⁶⁸ SERRÃO, Joaquim Veríssimo (ed.) – *Un voyageur portugais em Perse au début du XVII^e siècle*, p. 186.

⁶⁹ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones de Pedro Teixeira*, pp. 370-371.

⁷⁰ BRAUDEL, Fernand – *The Perspective of the World*, 217-218.

⁷¹ TRENTMANN, Frank – *Empire of Things. How We Became a World of Consumers, from the Fifteenth Century to the Twenty-first*, pp. 23-34.

⁷² OLLÉ, Manuel – *Islas de plata, imperios de seda. Juncos y galeones em los Mares del Sur*, pp. 196-200.

que zarpou de Acapulco para as Filipinas em Março de 1596 a bordo do Galeão de Manila, era claro quanto à lei permitir apenas a saca de 150,000 *scudi d'oro*, mas o italiano confessou que a embarcação na realidade transportava mais de um milhão.⁷³ O efeito pernicioso desta sangria na economia espanhola na América e na Península Ibérica era bem conhecido à época, tanto que o conhecido arbitrista português Duarte Gomes de Solis escrevia em 1622:

Y em oposicion de vn comercio, por trato de seda, que se trueca por plata, tan prejudicial a España, em vaziansela por caminho de tanta facilidad, que a España no conuiene, pues a venir mas plata en los galeones la enriqueze, y será mas barata la auerla, y en venir seda de la China a Seuilla, (...).⁷⁴

Solis sabia o que falava porque os cristãos-novos portugueses estavam envolvidos no trato global que fornecia prata americana à Ásia e mercadorias asiáticas ao Atlântico, mantendo a sua presença e investimento em mercados situados nos quatro cantos do mundo de forma complementar.⁷⁵ Donde Duarte Gomes de Solis ter criticado o desinteresse da Coroa Dual em aceitar o escoamento de seda iraniana (em rama) pela Carreira da Índia, que reputava ser um bom negócio, oferta que tinha sido feita por várias embaixadas enviadas por 'Abbās à Europa desde o início do século XVII.⁷⁶

Outro arbitrista contemporâneo de Solis, o inglês Sir Anthony Sherley referia no mesmo ano como o Irão Safávida estava limitado a cinco saídas para exportar as suas mercadorias, entre as quais a seda, sendo Ormuz a única por onde se podia fazer maior saca dado ser um porto de mar em contraste com os outros quatro (Tabriz, Gilân, Kandahar e Bagdad) que eram portos secos, estando os dois últimos nas mãos de mogóis e otomanos. Sherley explicava o dilema de 'Abbās, tendo em conta que a guerra do Xá com o Turco fechara o escoamento por Tabriz e Bagdad e os capitães de Ormuz, onde estava a melhor saída para os produtos iranianos, cobrarem um preço elevado aos mercadores e mercadorias que por lá passavam a caminho do Irão.⁷⁷ 'Abbās, entretanto, abrira o porto de Jasques (Jāsk) aos ingleses da *East India Company* desde 1615 e estava a transformar o antigo Bandel do Comorão, capturado por Imān Kuli Khān em 1614 e rebaptizado de Bandar-i 'Abbās, na porta marítima do Irão e no trampolim para a futura conquista de Ormuz em 1622.⁷⁸

A obra de Sir Anthony Sherley “Peso de todo el mundo” foi uma das primeiras obras de geoestratégia escrita na Europa destinada à elite administrativa da Monarquia Dual para

⁷³ CARLETTI, Francesco – *Voyage autor du monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, p. 120.

⁷⁴ GOMES, Duarte – *Discursos sobre los comercios de las dos Indias*, p. 114.

⁷⁵ STUDNICKI-GIZBERT, Daviken – *A Nation upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, pp. 143-144.

⁷⁶ GOMES, Duarte – *Discursos sobre los comercios de las dos Indias*, p. 106.

⁷⁷ SHERLEY, Sir Anthony – *Peso de todo el mundo (1622). Discurso sobre el aumento de esta monarquia (1625)*, pp. 162-166.

⁷⁸ FLOOR, Willem – *The Persian Gulf. A Political History of Five Port Cities 1500-1730*, pp. 215-217, 237-250.

esta tomar decisões a fim de governar um império global. Sherley teve no mínimo uma carreira ‘picaresca’, para empregar um termo caro à época, oferecendo os seus serviços a ‘Abbās a finais do século XVI e acompanhara a primeira embaixada Safávida à Europa encabeçada por Ḥusayn ‘Alī Beg Bayāt, onde rapidamente passou a desempenhar um papel que originalmente não era o seu e procurou obter o patrocínio político e económico de vários soberanos europeus por onde a missão iraniana passou até se fixar em Espanha.⁷⁹ A finais do século XVI, as opções de ‘Abbās estavam condicionadas pela guerra entre otomanos e Safávidas que impedia a regular exportação de seda iraniana por terra para a Europa por intermédio das cáfilas que cruzavam o Iraque e a Síria. O problema de ‘Abbās prendia-se com o facto de a seda ser um monopólio real cujas receitas o Xá pretendia usar para reforçar o seu poder face aos turbulentos clãs dos “Cabeças Vermelhas” (*Kisil-bāsh*) e para modernizar o estado Safávida de modo a enfrentar os otomanos a oeste e os uzbeques a leste. O Xá, por outro lado, não queria estar a financiar o Turco para prosseguir a guerra contra si mediante a tributação da sua seda em trânsito por território otomano.⁸⁰

Apesar deste conflito, a seda iraniana continuava a ser comerciada por intermediários “neutros” como os arménios, cuja população se repartia entre os dois impérios e tinha contactos privilegiados com os “francos” (*firanj*). Os arménios estavam instalados em Veneza e negociavam com outros portos italianos e com Marselha, onde estabeleceriam comunidades no decurso do Seiscentos.⁸¹ Havia outros interessados em negociar com a seda do Xá, nomeadamente os europeus, destacando-se os ingleses e os franceses que começavam a secundarizar os habituais intermediários venezianos neste trato por volta de 1600. Curiosamente, o tradicional tráfico caravaneiro pelo Médio Oriente movia então uma feroz concorrência à Rota do Cabo, misturando agentes já conhecidos como os venezianos, com a sua rede de *fondacos* e cônsules estabelecidos em cidades como Alepo e Alexandreta, com um novo tipo de operadores que possuíam uma organização económica diferente – a companhia por acções – caso da inglesa *Levant Company* (estabelecida em 1592) que sucedeu à *Turkey Company* fundada em 1580-1581 para negociar em regime de monopólio em território otomano com possibilidade de traficar até ao Irão Safávida e mais além.⁸² A natureza e o sentido do tráfico só mudaria a partir de 1615 quando a seda iraniana começou a ser escoada pelo Índico em direcção à Europa, ainda que em quantidades modestas, por meio da *East India Company* instalada em Jasques e depois em Bandar-i ‘Abbās, a que se associaria a VOC em 1622 – significativamente o ano da queda de Ormuz.⁸³

Até lá, grosso modo entre 1570 e 1615, Ormuz readquiriu importância como empório de passagem quase obrigatória entre o mercado iraniano e otomano, mesmo quando

⁷⁹ Para uma biografia de Sherley veja-se, entre outros, SUBRAHMANYAM, Sanjay – *Comment être un étranger. Goa, Isfahan, Venise (XVI^e-XVIII^e siècle)*, pp. 111-191.

⁸⁰ MATTHEE, Rudolph P. – *The Politics of Trade in Safavid Iran*, pp. 61-90.

⁸¹ MCCABE, Ina Baghdiantz – *The Shah’s Silk for Europe’s Silver*, pp. 15-34.

⁸² BRENNER, Robert – *Merchants and Revolution*, pp. 16-17; 64-66.

⁸³ MATTHEE, Rudolph P. – *The Politics of Trade in Safavid Iran*, pp. 105-111.

Portugal estava em conflito com o Sofi ou o Turco. Os circuitos caravaneiros animaram-se com a entrada do novo meio de pagamento internacional da época, os *reales de a ocho*, que F. Agostinho de Azevedo estimava:

(...) e se poser direitos no dinheiro, que vem de Baçora, e a prata quebrada que todos os annos ali entra daquelas partes de Baçora ainda que não seja mais que a cinco por cento e ordenar que se lhe paguem saidas das fazendas que estes turcos comprão, rendera Ormuz a el Rey quinhentos mil ducados ao menos (...).⁸⁴

Segundo os cálculos apresentados pelo frade agostinho cerca de milhão e meio de *reales* passaria anualmente de Bassorá a Ormuz para se adquirir especiarias,⁸⁵ têxteis, anil (*Indigofera tinctoria* L.) e porcelana.⁸⁶ Tratava-se de uma vultuosa quantia anual que contrastava com as receitas provenientes da Carreira da Índia conhecidas por volta desses anos. A falta de séries completas para a época não impede avaliar a situação do comércio português pela Rota do Cabo com as receitas disponíveis para os anos conhecidos (1593, 1607 e 1619).

Receitas da Carreira da Índia entre 1597 e 1619 (réis)

Ano	Receita da pimenta	Direitos das naus	Fretes das naus	Total
1593	192.000\$000 [98.208\$813]	180.000\$000	9.136\$000	381.136\$000 [287.344\$813]
1607	240.000\$000	150.000\$000	7.500\$000	397.500\$000 [277.500\$000]
1619	230.000\$000 [130.704\$000]	120.000\$000	350.000\$000 [250.704\$000]	

Legenda: Os valores dentro de parênteses rectos são reconstruídos com base na contabilidade real e não da que apresenta o documento.

Fonte: CUNHA, João Teles e – *A Carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750*, p. 98.

Nem a contabilidade oficial com os seus valores demasiado redondos conseguia esconder a má situação em que se encontrava o comércio oficial português em perda de volume face ao trato privado, cuja percentagem e importância nas receitas não cessava de crescer. Não

⁸⁴ 'Estado da India e aomde tem o seu principio', s/l [Lisboa], s/d [1603]. In *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, p. 91.

⁸⁵ O volume do comércio de pimenta pelo Golfo Pérsico continuava a ser importante mesmo após o estabelecimento da Rota do Cabo e esta especiaria continuava a ser uma das fazendas mais traficadas no período que nos interessa (1600-1609), apesar de as autoridades portuguesas tentarem acabar com o seu trânsito. O tráfico dito 'pimeneiro' continuou a ligar a costa ocidental da Índia a Bassorá e contava com a participação de muitos portugueses. Veja-se DISNEY, Anthony – *Smugglers and Smuggling in the Western Half of the Estado da Índia in the Late Sixteenth and Early Seventeenth Centuries*, pp. 57-75. INALCIK, Halil – *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, pp. 349-353.

⁸⁶ 'Estado da India e aomde tem o seu principio', s/l [Lisboa], s/d [1603]. In *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, p. 93.

é fácil calcular o montante do investimento anual na aquisição de pimenta para a primeira década de Seiscentos por as quantias variarem muito de ano para ano e a série conhecida ir de 1611 a 1633. Em 1611, por exemplo, o total investido orçou 112.818 cruzados,⁸⁷ podendo-se estimar à luz dos valores conhecidos que a soma média aplicada na compra de pimenta andaria entre os 100.000 e os 125.000 cruzados no decurso do decénio anterior.

Os totais conhecidos para o comércio e o investimento português na Carreira da Índia empalidecem face à torrente de prata que desaguava no Golfo Pérsico desde o último quartel do século XVI. O trato privado, todavia, mostrava alguma vitalidade e os seus cabedais eram maioritariamente invertidos em têxteis, especialmente panos indianos de algodão, como revelava o rol das fazendas recuperadas aquando do naufrágio da *Nossa Senhora da Luz* frente ao Faial em 1615.⁸⁸ O investimento privado era mais vasto ao incluir tintureiras, drogas de botica e tecidos de luxo como se comprovou na devassa levada a cabo às fazendas desviadas pela tripulação das naus da Índia que chegaram a Lisboa em 1610. O inquérito revelou, entre os vários tripulantes implicados, o nome do guardião do galeão *São João Evangelista*, António Gonçalves, que tirara seis fardos de anil para a casa de Inácio Gomes à Pampulha, fora outras mercadorias miúdas, o do contramestre da *Nossa Senhora do Carmo*, António da Costa, que desviou dois ou três sacos de sedas e damascos, e o de outro marinheiro desta nau, Amaro Fernandes, que fizera descer um escravo em Cascais com quatro fardos de anil, dois de benjoim e dois panos a embrulhar sedas.⁸⁹

Mesmo assim era pouco face ao volume de mercadorias que passava por Ormuz a caminho do Irão e de Bassorá nesse tempo. O novo fôlego comercial de Ormuz implicava o envolvimento do Capitão e do Rei local, este último por ainda ter capacidade de nomear oficiais para a alfândega. Muito se escreveu acerca da actuação dos capitães de Ormuz, com Sir Anthony Sherley a acusá-los de levarem ‘Abbās desde 1602 a “(...) fue en fin puesto en necesidad, con las insolencias de los capitanes de ella, de estrecharla, com tomar los reinos de Lara [Lār] y de Nicolú [Nakhilū], (...)”’.⁹⁰ Sherley, no fundo, repetia um tópico tratado por vários autores desde o século XVI, a que nem as devassas tiradas no fim de cada governo tinham posto travão desde a sua instauração em 1585.⁹¹ O problema residia nas expectativas

⁸⁷ CUNHA, João Teles e – **Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do Mar Árábico e do Golfo Pérsico. Elementos conjunturais: 1595-1635**, pp. 462-463.

⁸⁸ ‘**Inventários da carga recuperada da nau *Nossa Senhora da Luz***’, Horta 04.12.1614-20.02.1616. In VIANA, Mário (ed.) – **Arquivo dos Açores** (2.^a Série). Ponta Delgada: Centro de Estudos Doutor Gaspar Frutuoso, 1999, pp. 45-152.

⁸⁹ ‘Caderno com a devassa dos descaminhos das naus que vieram da Índia em 1610’, Lisboa 15.11.1610. In **Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa, Portugal), *Documentos avulsos da Índia*, caixa 1, doc. 78, fls. 1-3.

⁹⁰ SHERLY, Sir Anthony – **Peso de todo el mundo (1622)**, p. 164.

⁹¹ Em 1615, por exemplo, a residência de D. Henrique de Noronha feita pelo desembargador Diogo Lobo Pereira apurou toda uma série de ‘empréstimos’ contraídos pelos capitães de Ormuz junto da comunidade baniane local como a D. Pedro Coutinho e ao próprio D. Henrique (14.000 larins a cada um), fora os 45.000 xerafins emprestados ao vedor da Fazenda Garcia de Melo e ao feitor Marçal de Macedo. ‘Residência de D. Henrique de Noronha’, Goa 20.01.1615. In **Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa, Portugal), *Documentos avulsos da Índia*, caixa 3, documento 12.

que cada capitão esperava retirar durante os três anos de vigência do cargo, que uma avaliação feita por volta de 1580 colocava esta:

“(...) capitania tem de ordenado seiscentos mil reis por anno, e importaraa por tempo de tres annos ao Capitão que a servir com saã consciencia, de cincoenta para sessenta mil cruzados forros: E se quiser alargar a consciencia, tem muitas e grandes occasiões com que poderaa tirar della muito moor quantidade de dinheiro.”⁹²

A ambição de cada novo ocupante do cargo fazer mais dinheiro durante o seu triénio cresceu desde então, da mesma maneira que aumentaram os conflitos institucionais que estabeleceram entre o capitão e os demais oficiais régios locais, bem como entre aquele e o Rei e o Guazil [*wazir*] de Ormuz, que nem as residências e os inquéritos à sua gestão conseguiram pôr cobro.⁹³ Em 1623, D. Luís da Gama, que ocupara o cargo de 1614 a 1617, resumia do seu cárcere no Castel Nuovo de Nápoles a sua capitania de forma lapidar: “Ormuz me deu tão pouco pelas muitas perdas que tiue, e por largar tudo com o que outros capitães emrequeção, que não empreguei em Goa mais que 20 mil xerafins.”⁹⁴

O papel económico do Capitão e do Rei de Ormuz no mercado local era grande pois controlavam quem podia fazer negócios localmente mediante a nomeação de corretores, que o Guazil e o Corretor-mor também podiam escolher. Em 1609, uma estimativa feita pelo vedor da Fazenda Garcia de Melo calculava que estes fossem mais de trezentos, o que obrigava os mercadores estrangeiros de passagem ou estabelecidos em Ormuz a tecer ligações privilegiadas com o Capitão e o Rei, que passava por os associar ao seu negócio ou pagar-lhes uma percentagem sobre a sua mercadoria traficada pelo empório.⁹⁵ Apesar das taxas aduaneiras serem elevadas em Ormuz, entre 13% a 15% para mercadores estrangeiros e 11% para os comerciantes portugueses no início do século XVII,⁹⁶ e da pressão dos seus capitães sobre a comunidade mercantil, a praça ormuziana continuou a ser atractiva até 1612.

Donde ser natural que os mercadores estrangeiros procurassem a protecção de ambos mediante formas de associação comercial ou de presentes, como foi o caso do cofre veneziano

⁹² LUZ, Francisco Paulo Mendes da (ed.) - **Livro das cidades, e fortalezas, que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia, e das capitanias, e mais cargos que nelas ha, e da importancia delles**, fl. 33.

⁹³ CUNHA, João Teles e – **Economia de um império**, pp. 147-164.

⁹⁴ ‘Carta de D. Luís da Gama para D. Francisco da Gama, conde da Vidigueira’, Nápoles 22.10.1623. In **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, *Miscelâneas Manuscritas do Convento de Nossa Senhora da Graça*, caixa 2-3.º, fls. 476-478.

⁹⁵ Em 1610, o vedor da Fazenda Garcia de Melo informava o vice-rei Rui Lourenço de Távora que a alfândega de Ormuz contava com dois escrivães portugueses e quatro locais, nomeados pelo Rei e o Guazil, que eram indispensáveis ao seu funcionamento por serem os únicos a falar as línguas francas da região (persa, árabe e talvez o turco, para além do português). O Vedor lamentava o facto dos escrivães ‘mouros’ não receberem ordenado, mas sim lágimas pagas pelos mercadores quando despachavam mercadorias na aduana, suspeitando-se de conluio na avaliação das mesmas com efeito negativo nas receitas alfandegárias. ‘Carta de Rui Lourenço de Távora para o Conde da Vidigueira’, s/l [Goa] s/d [ca. 1610]. In **Biblioteca Nacional de Portugal** (Lisboa, Portugal), *Fundo Geral*, códice 1975, fls. 364-365v. CUNHA, João Teles e – **Economia de um império**, p. 122.

⁹⁶ CUNHA, João Teles e – **Economia de um império**, p.114.

ofertado ao monarca local Farrukh Shāh II (r. 1597-1602) ou Fīrūz Shāh (r. 1602-1609) no início de Seiscentos. O novo alento mercantil de Ormuz desde o último quartel do século XVI reforçou o carácter cosmopolita dos seus agentes económicos com o aparecimento de novos actores como os ingleses da *Turkey Company* estabelecidos em Alepo que procuravam chegar à Índia. John Newbery, que passou por Ormuz com os seus companheiros na tentativa de aportar à Índia em 1583, referiu a diversidade de nacionalidades presentes (franceses, flamengos, alemães, húngaros, italianos, gregos, arménios, árabes cristãos (*naṣrānī*) e muçulmanos, turcos, judeus, indianos (hindus), iranianos e muscovitas). O apetite da *Turkey Company* em estabelecer uma rota comercial entre Alepo e a Índia deve ter incomodado outros operadores activos no mesmo itinerário, especialmente os venezianos, tendo um deles, Michele Stropeni, denunciado Newbery e os seus colegas a D. Gonçalo de Meneses, que os mandou prender por razões de segurança quando até aí o Capitão mantivera boas relações comerciais com os ingleses.⁹⁷ Stropeni também aparecia ligado ao comércio de pedras preciosas entre a Índia e a Europa, especialmente o de diamantes, e desejava eliminar eventuais rivais com a conivência do seu associado comercial D. Gonçalo de Meneses, mas o seu papel neste tráfico parece declinar após 1585.⁹⁸

Os venezianos permaneciam presentes no eixo mercantil que ia de Alexandreta a Goa passando por Ormuz para lá de 1600, mesmo quando a sua residência no Estado da Índia foi proibida por decisão de Filipe II (r. 1598-1621) em 1606.⁹⁹ Sem grande efeito prático, porque o mesmo soberano legislou dez anos depois, em 1616, vedando o trato de pedraria feito pelos estrangeiros residentes no Estado com Veneza entre outros mercados europeus.¹⁰⁰ O grande negócio que animava as cáfilas do Médio Oriente por volta de 1600 era o da seda iraniana e o Golfo Pérsico, por via de Ormuz, desempenhava um papel relevante no seu escoamento até por volta de 1612. Os grandes compradores de seda iraniana em rama até 1602 foram os venezianos por meio do *fondaco* de Alepo, estimando-se que a média adquirida entre 1592 e 1602 andou pelos 1425 fardos anuais, mas o seu valor mediano desceu para os 845 fardos por ano durante o decénio seguinte.¹⁰¹ Aliás, o conjunto do comércio levantino de Veneza decaiu 40% para o mesmo período de tempo devido ao encarecimento do preço de transporte, ao que se associou o aumento do custo da construção naval

⁹⁷ 'Letter of John Newbery to John Eldred and William Shals', Ormuz 21.09.1583. In HAKLUYT, Richard (ed.) – **The Principal Navigations**, vol. V, p. 457. RILEY, John Horton – **Ralph Fitch, England's Pioneer to India and Burma; his Companions and Contemporaries, with his Remarkable Narrative told in his own Words**, pp. 68-69.

⁹⁸ EVERAERT, John – **The Antwerp Diamond Trade with Portuguese India (1590-1635)**, p. 484.

⁹⁹ 'Carta de Filipe II para o vice-rei D. Martim Afonso de Castro', Lisboa 28.11.1606. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções**, vol. I. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1880, pp. 47-48.

¹⁰⁰ 'Alvará de Filipe II', Lisboa 16.03.1616. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções**, vol. III. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1885, pp. 497-498.

¹⁰¹ MATTHEE, Rudolph P. – **The Politics of Trade in Safavid Iran**, p. 26.

veneziana, os problemas derivados do recrutamento e treino das tripulações e à perda de embarcações por causa da pirataria.¹⁰²

A partir de 1602, Veneza cedeu a primazia comercial aos franceses, que adquiriam a seda iraniana em rama para alimentar os teares da Provença e de Lião, e também para ingleses e holandeses, que consumiam directamente pouca matéria-prima e se dedicavam a revender a maior parte pelo Mediterrâneo a outros compradores para ser tecida, nomeadamente na península itálica (Génova, Luca, Florença e Messina).¹⁰³ Apesar das alterações produzidas desde 1602, os venezianos continuavam envolvidos no escoamento da seda iraniana pelo Mediterrâneo destacando-se no período em apreço (1600-1609) os irmãos Agostino e Giulio Fonti, presentes neste trato desde a década de 1590 pelo menos, havendo ainda referência ao filho deste último Santo Fonti. Não se sabe com certeza quem poderia ter presenteado o cofre ao soberano ormuziano, podendo tratar-se de uma oferta oficial feita pela Sereníssima ou por particulares, sendo os Fonti os mais fortes candidatos neste campo. O presente, oficial ou privado, foi ofertado para manter as boas graças de quem ainda detinha algum poder no mundo comercial de Ormuz, um empório importante e apetecido tanto para se aceder ao Irão Safávida como para entrar no mercado indiano por via do Estado da Índia.

Havia outro ‘negócio’ de monta ligado ao enredo económico e às rotas comerciais: a informação. Esta estava intimamente ligada à economia porque era preciso ter conhecimento do que se passava no mercado para se tomarem decisões conforme atesta a correspondência comercial da época que chegou até nós, como a trocada entre os Rodrigues de Évora e Simon Ruiz.¹⁰⁴ Mas informar era também uma actividade em si por via do transporte de cartas por conta de particulares e de estados durante a Idade Moderna, para os quais a velocidade de circulação de notícias era crucial para a tomada atempada de decisões. A actividade comercial fornecia ainda uma excelente cobertura para a recolha e transporte de informações, sobretudo entre o Estado da Índia e o Reino por terra. A linha de comunicação natural entre a Ásia e a Europa, a Carreira da Índia, dependia demasiado da meteorologia numa era de transporte marcada pela vela para poder funcionar em épocas de crise quando a monção soprava no sentido contrário ao desejado. Daí ter-se optado por mandar correios por terra entre a Índia e Portugal desde muito cedo,¹⁰⁵ com a Coroa portuguesa a decidir estabelecer um serviço postal e de espionagem em Veneza em meados do século XVI, aproveitando ligações existentes para

¹⁰² LANE, Frederic C. – **Venice. A Maritime Republic**, p. 401.

¹⁰³ MATTHEE, Rudolph P. – **The Politics of Trade in Safavid Iran**, p. 91. STEENSGAARD, Niels – **The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century**, pp. 159-161.

¹⁰⁴ No fim de Janeiro de 1598, por exemplo, Lopo Rodrigues de Évora avisava que era preciso adquirir *reales* para enviar para a Índia o mais tardar até 10 de Março para seguirem a bordo das naus da Carreira; cf. ‘Carta de Lope Rodrigues de Évora para Simon Ruiz’, Lisboa 31.01.1598. In SILVA, José Gentil da – **Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d’Évora et Veiga**. Paris: Librairie Armand Colin, 1956, p. 305.

¹⁰⁵ Veja-se DISNEY, Anthony – **The Gulf Route from India to Portugal in the Sixteenth and Seventeenth Centuries: Couriers, Traders and Image-makers**, pp. 527-550.

colher e fazer passar informação respeitante ao império otomano, ao Irão Safávida e ao Estado da Índia. Em vez de criar um serviço a partir do nada, a Coroa portuguesa optou por contratar os Zornoza (Carnoça na documentação portuguesa), família basca residente em Veneza que servia Espanha na mesma função desde o tempo dos Reis Católicos.¹⁰⁶

O serviço funcionava desde 1550 pelo menos, porque já em 1551 Tomás de Zornoza informava o embaixador português em Roma, Lourenço Pires de Távora, da guerra entre Solimão II *o Magnífico* (r. 1520-1566) e Tahmāsp Shāh I (r. 1524-1576) no Iraque, bem como os levantamentos anti-otomanos protagonizados por árabes.¹⁰⁷ Os Zornoza extraíam informação dos canais oficiais da Sereníssima e do que conseguiam obter por via de venezianos que viajavam pelo Levante por motivos comerciais, e de judeus de origem ibérica que circulavam entre Veneza e o império otomano. É de suspeitar que o negócio fosse lucrativo porque Tomás de Zornoza, depois o seu filho Juan e o neto Tomás até 1604, vendiam a mesma informação duas vezes, uma ao Rei de Portugal e outra ao de Espanha, mesmo quando as coroas se uniram em 1580, embora se saiba que as duas últimas gerações desbarataram o capital material e de confiança depositado na família desde c. 1508.¹⁰⁸ A informação juntou-se o serviço postal realizado entre a Europa e o Estado da Índia, que aparentemente já funcionava desde o fim da década de 1560 porque se conhece a utilização de um mercador veneziano chamado Antonio Barocci que efectuou uma primeira viagem por conta da Coroa portuguesa por volta de 1567-1571 e se manteve activo nesta rota até 1581.¹⁰⁹

A união dinástica em 1580 reforçou o papel dos Zornoza por razões que se prenderam com a obtenção da obediência do Estado da Índia a Filipe I (r. 1580-1598) num primeiro momento e, posteriormente, por razões de segurança perante as ameaças de conluio entre o pretendente derrotado ao trono português, D. António Prior do Crato e depois os seus filhos, e a Sublime Porta patrocinadas pela Inglaterra para desestabilizar a Espanha e a Ásia portuguesa. Conhece-se com algum detalhe a missão de 1580 porque o correio utilizado então, Bartolomeo Franco, foi apanhado nas malhas da Inquisição de Goa em 1587 e o seu processo chegou até nós, embora os inquisidores se mostrassem mais interessados na vida sexual do réu do que nos seus negócios. Franco nasceu em Veneza por volta de 1551 e teria vinte e nove anos de idade quando transportou várias cartas por via de Alepo, Bagdad, Bassorá até as entregar em mão ao capitão de Ormuz D. Gonçalo de Menezes, que as despachou rapidamente para Goa.¹¹⁰ Posteriormente, Bartolomeo Franco estabeleceu casa na Rua Direita de Goa desde 1580 e tinha outra residência em Ormuz movendo-se ao longo deste eixo comercial,

¹⁰⁶ SZÁSZDI LÉON-BORJA, István – *Los cónsules de Portugal, Castilla y Aragón en Venecia durante los siglos XV-XVII*, p. 187.

¹⁰⁷ 'Carta de Tomás de Zornoza para Lourenço Pires de Távora', Veneza 23.06.1551. In *Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Coleção de cartas*, Núcleo Antigo 879, n.º 336.

¹⁰⁸ SZÁSZDI LÉON-BORJA, István – *Los cónsules de Portugal, Castilla y Aragón en Venecia*, p. 192.

¹⁰⁹ DISNEY, Anthony – *The Gulf Route from India to Portugal*, pp. 533, 545.

¹¹⁰ COUTO, Diogo do – *Da Ásia. Década décima*, pp. 17-19.

se por conta própria ou feitorando para mercadores venezianos o processo inquisitorial é, infelizmente, omissivo.¹¹¹

A conjuntura internacional finissecular reforçou o papel dos Zornoza por causa dos projectos tecidos entre Isabel I de Inglaterra (r. 1558-1603), o Sultão Murad III (r. 1574-1595) e D. António Prior do Crato e os seus filhos. Em 1587, Juan de Zornoza avisou Madrid do encontro havido em casa de um seu informador judeu morador no Ghetto com outros dois judeus, um de origem portuguesa e o outro levantino (*mizrahi?*), que tinham estado com o Pretendente em Inglaterra e revelaram um plano que envolvia a Coroa inglesa e a Porta para fazer passar D. António à Índia com a ajuda do Turco a fim de protagonizar um levantamento contra Filipe I.¹¹² Zornoza estava bem informado porque a trama também envolvia o *bailo* inglês em Istambul William Harborne, Hasan Pasha Veneziano e Shlomo ibn Ya'ish, o antigo cristão-novo português chamado Álvaro Mendes, com o objectivo de colocar D. António no trono português como tributário de Murad III ou, conforme preferia Hasan Pasha, ajudá-lo a conquistar a Ásia portuguesa.¹¹³

Compreende-se agora, à luz destes planos, a razão pela qual John Newbery, Ralph Fitch e os demais agentes da *Turkey Company* foram presos em Ormuz em 1583, por se julgar que eram espíões ingleses ou correios que transportavam cartas de D. António para os seus partidários na Índia.¹¹⁴ Não seria a última vez que D. António e os seus filhos foram enredados em maquinações diplomáticas com o objectivo de desestabilizar a Monarquia Hispânica por via do Estado da Índia como um plano debuxado por Sir Anthony Sherley em 1600. Dois anos antes de entrar ao serviço de Espanha, Sherley escrevia de Moscovo para Anthony Bacon, secretário do seu patrono na corte inglesa, Robert Devereux conde de Essex, a propor a utilização de um dos descendentes do Prior do Crato para, com ajuda do Grão-Mogol Akbar (r. 1556-1605), conquistar a Índia portuguesa.¹¹⁵ A ideia não teve seguimento, mas mostrava a volubilidade de Sherley e a sua imaginação desbordante sempre pronta a urdir novas tramas com base em protagonistas e figurantes que aparecem no decurso da nossa história.

¹¹¹ 'Processo de Bartolomeo Franco', Goa 04.04.1587-13.09.1587. In *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Tribunal do Santo Ofício, *Inquirição de Lisboa*, proc. n.º 8920, fls. 12v, 13v.

¹¹² SZÁSZDI LÉON-BORJA, István – *Los cónsules de Portugal, Castilla y Aragón en Venecia*, pp. 192-193. Tratava-se de um segredo de Polichinelo, porque o *oratore* veneziano em Espanha, Girolamo Lippomano, avisava Veneza logo no início de 1587 que se conhecia em Madrid a aliança entre Isabel I e Murad III para passarem D. António à Índia ou para enviarem uma expedição a Portugal, onde contavam com o Pretendente para levantar a população contra Filipe I, cf. 'Carta de Girolamo Lippomano para a Sereníssima', Madrid 08.01.1587. In OLIVEIRA, Julieta Teixeira Marques de – *Veneza e Portugal no século XVI: Subsídios para a sua história*, p. 328.

¹¹³ MALCOLM, Noel – *Agents of Empire. Knights, Corsairs, Jesuits and Spies in the Sixteenth-Century Mediterranean World*, pp. 370-371. Também se conhecia em Madrid o bom relacionamento entre Harborne e Hasan Pasha segundo detalhava o *oratore* Lippomano: "(...) che l'ambaciastore inglesi era ben vedutto alla Porta; et trattava spesso col general del mare." 'Carta de Girolamo Lippomano para a Sereníssima', Madrid 28.05.1588. In OLIVEIRA, Julieta Teixeira Marques de – *Veneza e Portugal no século XVI*, p. 338.

¹¹⁴ 'Letter of John Newbery to John Eldred and William Shals', Ormuz 21.09.1583. In HAKLUYT, Richard (ed.) – *The Principal Navigations*, p. 457.

¹¹⁵ BROTTON, Jerry – *This Oriental Isle. Elizabethan England and the Islamic World*, p. 255.

É no quadro do correio entre Veneza e Ormuz que entra em cena outro personagem, Girolamo Bontempelli, implicado com pessoas e histórias ligadas ao cofre. Bontempelli apareceu em Ormuz pela primeira vez em 1580 ligado a outro veneziano já nosso conhecido, Michele Stropeni, com o objectivo de ganhar experiência e fazer dinheiro no comércio entre a Ásia e a Europa. O seu desempenho não agradou a Stropeni que o despachou de volta para Veneza com mercadorias destinadas aos irmãos Troilo e Sertorio Altan em 1582.¹¹⁶ Os Altan, para quem Stropeni servia de feitor,¹¹⁷ reenviaram o jovem Bontempelli para Ormuz em 1585 a fim de entregar cartas ao então capitão da praça Matias de Albuquerque (1583-1585), destinadas ao vice-rei D. Duarte de Meneses (1584-1588), por conta do cônsul português em Veneza.¹¹⁸ Bontempelli, que entretanto passara a trabalhar para Agostino Fonti, estava de regresso a Ormuz em 1590 com o serviço postal entre a Índia e Veneza a seu cargo por eventual contrato com Juan de Zornoza até 1596, coincidindo com o governo de Matias de Albuquerque enquanto vice-rei da Índia (1591-1597).¹¹⁹ Seguiu-se um novo interregno de cinco anos em Veneza, onde Bontempelli se dedicou aos seguros marítimos,¹²⁰ mas como os negócios correram mal voltou a feitorar para os Fonti em 1601 como seu feitor em Ormuz, onde morreria em 1606. Girolamo Bontempelli é um bom candidato para ter servido de intermediário na história da entrega do cofre ao Rei de Ormuz.

Desconhecemos se o contrato postal entre Ormuz e Veneza ainda estaria em vigor na primeira década de Seiscentos, mas se estivesse o contratante era outro a partir de 1604 porquanto os Zornoza foram substituídos no cargo de Cônsul de Portugal na Sereníssima por Luís Lopes. Antigo criado do Arquiduque Alberto, Luís Lopes possuía bons contactos políticos, experiência mercantil e passara a Veneza na companhia do seu genro Jorge Cardoso, um joalheiro.¹²¹ Lopes e Cardoso eram cristãos-novos com uma rede internacional de contactos comerciais proporcionados por ligações familiares e Veneza era ainda uma praça apetecida devido à sua ligação com a Ásia (de onde vinham mercadorias interessantes para Jorge Cardoso como os diamantes, embora tivesse perdido o negócio da lapidação para Antuérpia no início do século XVI) e com o sul da Europa Central (a Alemanha meridional, os territórios hereditários dos Habsburgos, a Hungria imperial e o mundo eslavo).¹²²

Desconhecemos se Girolamo Bontempelli era ainda, por volta de 1600, o responsável em Ormuz pelo serviço postal estabelecido entre Veneza e o Estado da Índia, mas o seu

¹¹⁶ TUCCI, Ugo – Bontempelli, Gerolamo. In *Dizionario biografico degli italiani*, pp. 416-417.

¹¹⁷ Michele Stropeni estaria envolvido na bancarrota dos Altan e o filho de Troilo, Girolamo Altan, assassinou-o no princípio da década de 1590, cf. TASSINI, Giuseppe – *Alcuni palazzi ed antichi edifici di Venezia storicamente illustrati*, pp. 136-138.

¹¹⁸ TUCCI, Ugo – *Mercanti veneziani in India alla fine del secolo XVI*, pp. 1091, 1097.

¹¹⁹ TUCCI, Ugo – *Bontempelli, Gerolamo*, pp. 416-417.

¹²⁰ TENENTI, Alberto – *Naufrages: corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, pp.

¹²¹ SZÁSZDI LÉON-BORJA, István – *Los cônsules de Portugal, Castilla y Aragón em Venecia*, pp. 196-197, 201-205.

¹²² BOYAJIAN, James C. – *Portuguese Bankers at the Court of Spain 1626-1650*, p. 83. BOYAJIAN, James C. – *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, p. 138.

nome aparecia ligado em 1604 a outro personagem, Girolamo Vecchietti, envolvido em complexos jogos diplomáticos anti-otomanos tecidos a partir de Itália. Sabemos que Girolamo Vecchietti partiu de Itália em 1603 para se juntar ao irmão, Giovan Battista Vecchietti, que se encontrava em Agra a coleccionar manuscritos. Girolamo foi para a Índia por terra e contou com o apoio veneziano para fazer o caminho até ao Golfo Pérsico, em especial com o suporte dos Fonti, porque descansou em casa de Giulio Fonti em Bagdad e Bassorá antes de passar a Ormuz, onde residiu por algum tempo em casa de Girolamo Bontempelli em 1604, prosseguindo depois a viagem até Agra onde chegou a 17 de Janeiro de 1605. O seu irmão, Giovan Battista Vecchietti, precedera-o em Ormuz dois antes, onde gozou da protecção do capitão Diogo Moniz Barreto (1600-1604), devendo ter privado com os Fonti e Girolamo Bontempelli porque uma caixa contendo manuscritos orientais adquiridos por si estava guardada em casa de Giulio Fonti em Bagdad em 1604 à espera de ser remetida para a Europa.¹²³

Os irmãos Vecchietti, para além da sua dimensão cultural enquanto coleccionadores de manuscritos orientais e membros da República de Letras europeia,¹²⁴ estiveram envolvidos em planos diplomáticos anti-otomanos congemidados em Roma e Florença. Na década de 1580, por exemplo, Giovan Battista Vecchietti fora enviado pelo papa Gregório XIII (p. 1572-1585) e Ferdinando de' Medici numa missão para atrair o soberano Safávida Muḥammad Khudābanda (r. 1578-1588) para entrar numa liga contra a Porta e passara por Ormuz em 1587 de regresso à Europa por via da Carreira da Índia com uma carta do Xá para Filipe II.¹²⁵ Tratava-se de mais um projecto político-diplomático sem seguimento, um dos muitos que envolvia a Monarquia Hispânica nesse fim de século, como o redigido pelo outro irmão, Girolamo Vecchietti, para Filipe II conquistar o Egipto datado do fim da década de 1590.¹²⁶ Girolamo estivera no Egipto para tentar a união entre Roma e os Coptas, e aí pudera auscultar *in loco* a situação dos otomanos. A proposta de Vecchietti visava mais os eventuais interesses da Coroa espanhola no Mediterrâneo oriental e no Médio Oriente, mas a sua escrita coincidiu com o último fôlego expansionista otomano na costa oriental africana. Aqui, as expedições de Mir Ali Beg terminaram de forma inglória com a sua derrota frente a Mombaça em 1589, embora o Estado da Índia não estivesse subsequentemente em posição de tomar a iniciativa no Índico ocidental por falta de homens, meios e fundos.¹²⁷

¹²³ BERNARDINI, Michele – Giovan Battista and Gerolamo Vecchietti in Hormuz, pp. 270-272. CASARI, Mario – Vecchietti, Girolamo, pp. 459-460.

¹²⁴ Veja-se RICHARD, Francis – Les frères Vecchietti, diplomates, érudits, et aventuriers, pp. 11-26.

¹²⁵ TUCCI, Ugo – **Uma relazione di Giovan Battista Vecchietti sulla Persia e su Regno di Hormuz (1587)**, pp. 152, 157, 159. Na preparação da expedição esteve envolvido um humanista e coleccionador de manuscritos orientais conhecido dos Vecchietti, Giovanni Battista Raimondi, que para o efeito copiou um relato de viagem editado por Margherita Farina, que pensa que o seu autor original deve ser português, cf. FARINA, Margherita – **Giovanni Battista Raimondi's Travel in the Middle East. A Case of Sixteenth-Century Portuguese-Italian Interference**, pp. 52-72. Agradeço a Margherita Farina o amável envio do artigo para a feitura deste texto.

¹²⁶ POUMARÈDE, Géraud – **Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles**, pp. 154, 164, 171, 181.

¹²⁷ CASALE, Giancarlo – **The Ottoman Age of Exploration**, pp. 152-179.

O último enredo é político e está ligado à forma como o cofre veio parar a Portugal. Conforme ficou dito atrás, a informação museográfica disponível apenas menciona a sua oferta ao arcebispo de Goa D. Fr. Aleixo de Meneses (1595-1610) pelo Rei de Ormuz. O Arcebispo acumulava por então o sólio episcopal com o governo interino do Estado da Índia (1607-1609). A notícia é típica da historiografia portuguesa que habitualmente secundariza, quando não omite, tudo quanto diz respeito à parte asiática do Estado da Índia, a começar pela identidade do Rei de Ormuz. O cofre, por razões cronológicas, só pode ter sido ofertado a Farrukh Shāh II ou a Fīrūz Shāh, a este caso a prenda tenha chegado a Ormuz após 1602. O cofre pode ter sido oferecido ao Arcebispo por ocasião da realização do VI Concílio Provincial de Goa em 1606. Os concílios celebraram-se em Goa desde 1567 para implementar as resoluções tridentinas no Estado da Índia, como as que diziam respeito à proibição de práticas consideradas desviantes (a exemplo de encerrar os banhos públicos em Ormuz sob pretexto de servirem de local de encontro ou de solicitação de serviços sexuais entre pessoas do mesmo sexo) e da destruição de locais de culto não-cristãos.

Uma decisão conciliar tomada em 1606 era particularmente funesta para Ormuz, onde a importante e numerosa comunidade mercantil indiana possuía templos colocados sob a protecção do soberano local dentro da noção islâmica de casa da segurança (*dār al-amān*). A decisão de destruir todos os templos existentes em Ormuz promulgada pelo VI Concílio Provincial¹²⁸ tinha implicações económicas graves porque podia ocasionar a debandada generalizada dos mercadores indianos, com a concomitante quebra de rendimentos para Fīrūz Shāh e a Coroa portuguesa. Fīrūz Shāh pediu a Filipe II para reverter a resolução conciliar, mas a ordem régia suspendendo a destruição dos templos só chegou após a sua morte em 1610,¹²⁹ pelo que deve ter tentado pedir o mesmo junto de D. Fr. Aleixo de Meneses, podendo ter enviado o cofre como presente nesta altura (1606-1608) para abrir as negociações com o Governador.¹³⁰

Há outra possibilidade, a que nos parece a mais plausível, ocorrida em 1609 por ocasião da atribulada subida ao trono de Muḥammad Shāh III (r. 1609-1622). As sucessões em Ormuz sempre foram momentos políticos delicados ao longo da sua história,¹³¹ não tendo

¹²⁸ 'VI Concílio Provincial de Goa (1606)'. In RIVARA, Joaquim Heliodoro da Cunha ed. – **Arquivo Portuguez Oriental**, fascículo 4, p. 211.

¹²⁹ Em 1610, Filipe II suspendeu a decisão para impedir a eventual fuga de mercadores indianos de Ormuz que a medida podia incentivar como reconheciam os pareceres pedidos pelo monarca, cf. 'Carta de Filipe II para o vice-rei Rui Lourenço de Távorá', Valhadolid 09.03.1610; 'Parecer de Antonio Vilez de Simas', s/l s/d; 'Parecer anónimo', s/l s/d. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia**, pp. 369-371.

¹³⁰ Fīrūz Shāh tinha outra razão para agradecer a D. Fr. Aleixo de Meneses, por este ter emitido um alvará proibindo o Capitão de Ormuz de maltratar, prender ou molestar os reis locais, e obrigava o desembargador que tirasse a residência a perguntar se tal se verificara durante a capitania de cada ocupante do cargo. 'Alvará' Goa 03.12.1607. In GARCIA, José Inácio de Abranches ed. – **Arquivo da Relação de Goa contendo varios documentos dos seculos XVII, XVIII e XIX até a organização da Nova Relação pelo Decreto de 7 de Dezembro de 1836**, vol. I 1601-1640, pp. 49-50.

¹³¹ AUBIN, Jean – **Le royaume d'Ormuz**, pp. 129-145.

melhorado o registo desde a sua transformação em protectorado português a partir de 1515, com a situação a ser aproveitada a diversos níveis. Localmente, o Capitão exigia o pagamento de uma quantia extra para reconhecer o novo soberano, depois em Goa costumava haver uma prenda destinada ao Vice-Rei ou Governador de turno para certificar a escolha, quando a discussão sucessória não chegava ao Reino para se obter uma deliberação final, forçando o Rei de Ormuz a gastar dinheiro e a negociar com as diversas autoridades portuguesas cada vez que um novo monarca subia ao trono.¹³²

Em 1609, a situação era particularmente explosiva por decorrerem ainda no Tribunal da Relação de Goa dois processos em torno da sucessão ao trono de Ormuz. Um envolvia D. Jerónimo Joete que prosseguia com o pleito posto pelo seu pai em 1585 a contestar a legitimidade de Farrukh Shāh I (r. 1565-1597),¹³³ ao que se somou o segundo litígio colocado por Mīr Tūrān Shāh contra o seu irmão Farrukh Shāh II por ocasião da sucessão de 1597. A morte repentina de Firūz Shāh em Fevereiro de 1609 reabriu a questão sucessória por não ter deixado herdeiros directos, com um dos irmãos a acusar a sua esposa de o ter morto com peçonha.¹³⁴ A sucessão voltou aos filhos de Farrukh Shāh I perfilando-se dois candidatos fortes – “Mira Mofle” ou “Miramofalisxā” (Mīr Muflīh Shāh?) e Muḥammad Shāh – cada qual contando com uma base de apoio entre os notáveis locais. D. Henrique de Noronha (1607-1610) tirou partido da conjuntura e encerrou os dois pretendentes na fortaleza para negociar a sucessão e descartou os filhos de Mīr Tūrān Shāh. Mīr Muflīh Shāh contava com o apoio dos mulás (*mullā*) e notáveis ormuzianos. Embora fosse o pretendente mais velho dos dois corria o rumor que era bastardo e o irmão, Muḥammad Shāh, aproveitou a situação para obter o trono prometendo pagar a bonita quantia de 10.000 pardaús de larins a D. Henrique para o aclamar Rei. D. Henrique, uma vez recebida a quantia proclamou-o rei de Ormuz,¹³⁵ indicando que Muḥammad Shāh tinha boas relações nos meios mercantis ormuzianos para poder oferecer tal montante e saldá-lo em tão curto espaço de tempo. Seguiu-se um conturbado período para se reconhecer a posição de Muḥammad Shāh III por parte da Coroa portuguesa, cuja decisão final apenas chegou em meados da segunda década de Seiscentos. Teria sido no decurso do processo de validação da sua subida ao trono que Muḥammad Shāh III presenteou o governador D. Fr. Aleixo com o cofre para o reconhecer como legítimo ocupante do trono ormuziano.

¹³² CUNHA, João Teles e – **Economia de um império**, pp. 168-185.

¹³³ CUNHA, João Teles e – **Economia de um império**, pp. 170-173.

¹³⁴ A morte por envenenamento não era desconhecida entre a família real de Ormuz, com a particularidade do acusador em 1609, “Mira Mofle” ou “Miramofalisxā” (Mīr Muflīh Shāh?), ser parte interessada na sucessão e a acusada, alguém de ascendência iraniana e descrita como filha de “hum grande tyranno” (talvez o último príncipe autónomo de Lār), tinha-se consorciado em primeiras núpcias com Mīr Tūrān Shāh (de quem tinha dois filhos), para depois de enviivar (o marido foi executado em Goa) se casar com Firūz Shāh e posteriormente com Muḥammad Shāh III. Todo um recorde! ‘Carta de Filipe II para o vice-rei D. Jerónimo de Azevedo’, Lisboa 08.03.1613. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia**, pp. 381-382.

¹³⁵ ‘Residência de D. Henrique de Noronha’, Goa 20.01.1615. In **Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa, Portugal), *Documentos avulsos da Índia*, caixa 3, documento 12. O candidato preterido seria filho de Farrukh Shāh I e de uma escrava segundo a informação apurada pelo desembargador Diogo Lobo Pereira.

Esta será a explicação mais crível tendo em conta a documentação existente. A crónica agostinha, todavia, baralha os factos conhecidos ao apresentar duas versões divergentes. Uma da autoria de Fr. António da Purificação, um cronista seiscentista da ordem, mas posterior aos acontecimentos descritos, que contou uma história muito rebuscada do cofre envolvendo D. Manuel I (r. 1495-1521) e Carlos V (r. 1519-1556), quando a peça fora fabricada em Veneza muito depois da morte destes dois monarcas. O cofre andou pela Europa desde o princípio do século XVI e como não encontrou comprador devido ao seu elevado preço foi enviado de Veneza para Alepo, Bassorá até chegar a Ormuz onde foi adquirido pelo monarca local. O cofre, por herança ou outra razão, acabou nas mãos dos Fālī, a família de origem iraniana que detinha hereditariamente o guazilado de Ormuz desde o século XV. Segundo Fr. António da Purificação, um Guazil, provavelmente Ra'īs Nūr al-Dīn Fālī, ofereceu-o a D. Fr. Aleixo de Meneses por ocuparem ambos uma posição governativa similar. D. Fr. Aleixo aceitou-o “(...), & mandou o a Portugal para sacrário da dita Igreja de Nossa Senhora da Graça de Lisboa.”¹³⁶ A oferta de D. Fr. Aleixo de Meneses estava ligada ao seu mecenato da casa-mãe dos agostinhos em Portugal, o Convento de Nossa Senhora da Graça de Lisboa, para onde ofereceu outras peças.¹³⁷ O cofre veneziano passou a servir de sacrário e foi colocado em local de relevo no fundo da capela-mor, à frente de uma janela de maneira a que o sol incidisse no cristal de rocha e irradiasse luz no interior da igreja da Graça criando assim um efeito cénico tipicamente barroco.¹³⁸

Fr. António da Purificação misturou habilmente um detalhe histórico, a oferta do cofre, com toda uma panóplia hagiográfica destinada a engrandecer os agostinhos, ordem à qual também pertencia D. Fr. Aleixo de Meneses, e o seu papel na história de Portugal. Mas não seria a única tradição agostinha relacionada com a peça, porque outro membro da ordem, Fr. Domingos Vieira, coligiu já no século XIX materiais existentes para dar continuidade à crónica de Fr. António.¹³⁹ As memórias coligidas por Fr. Domingos referem um episódio da vida de D. Fr. Aleixo de Meneses ligado à execução de um Rei de Ormuz durante o período em que foi governador do Estado da Índia.¹⁴⁰ Ora nenhum Rei de Ormuz foi justiciado durante o seu governo (1607-1609), conhecendo-se apenas a execução de Mīr Tūrān Shāh que pode ter ocorrido por volta desses anos ou mesmo antes. Tão pouco se consegue vislumbrar a fonte

¹³⁶ PURIFICAÇÃO, Fr. António da – *Chronica da Antiquissima Provincia de Portugal da Ordem dos Eremitas de S. Agostinho Bispo de Hipponia, & principal doutor da igreja, com huma adição no cabo: na qual se responde aos principaes lugares da Benedicta Lusitana*, fl. 113. A inclusão de D. Manuel na lenda do cofre está ligada ao facto do caminho marítimo para a Índia (de onde veio a peça) ter sido descoberto durante o seu reinado e do significado do nome (Deus connosco) estar conectado a Cristo.

¹³⁷ Veja-se PINTO, Carla Alferes – *Presentes goeses de D. Fr. Aleixo de Meneses para a Europa e a Pérsia: Diplomacia e poder*, pp. 131-140.

¹³⁸ PURIFICAÇÃO, Fr. António da – *Chronica da Antiquissima Provincia de Portugal da Ordem dos Eremitas de S. Agostinho*, parte segunda, fls. 113v-114.

¹³⁹ AZEVEDO, Carlos A. Moreira ed. – *Ordem dos Eremitas de Santo Agostinho em Portugal (1256-1834). Edição da Coleção de Memórias de Fr. Domingos Vieira*, O.E.S.A, pp. 16-21.

¹⁴⁰ AZEVEDO, Carlos A. Moreira ed. – *Ordem dos Eremitas de Santo Agostinho*, p. 320.

desta notícia, porque a crónica de Manuel de Faria e Sousa citada por Fr. Domingos Vieira não referencia tal ocorrência.¹⁴¹ Teria a fonte usada por Fr. Domingos feito confusão entre a morte de Firūz Shāh em Fevereiro de 1609, durante a administração de D. Fr. Aleixo de Meneses, e o suplício público de Mīr Tūrān Shāh ocorrido em Goa anteriormente?

3. Epílogo: Cai o pano

Convém ligar os palcos e os protagonistas referidos atrás para ver como *ca.* 1600 a via terrestre pelo Médio Oriente rivalizava comercialmente com a Rota do Cabo. Para tal convém introduzir mais dois personagens. O primeiro é Pedro Teixeira, cuja itinerância a partir de 1586 desvelava o percurso de vida de um cristão-novo envolvido em redes de negócio globais.¹⁴² Teixeira foi mais do que um simples mercador inserido em redes comerciais familiares que cruzavam o mundo na Idade Moderna, pois conhece-se a sua faceta de antiquário com interesse pelo mundo e a cultura persa à imagem do seu contemporâneo Giovan Battista Vecchietti, mas sem as inclinações filológicas e colecionadoras do erudito italiano. Dado surpreendente para o mundo mercantil dos cristãos-novos é o facto de Pedro Teixeira ter cultivado esta faceta ilustrada durante a sua estadia em Ormuz e no Irão durante a década de 1590, revelando-a apenas em 1610 quando publicou em Antuérpia, conhecido porto-seguro para a ‘Gente da Nação’, um livro em castelhano onde narrou as suas viagens e traduziu duas obras históricas escritas em persa.¹⁴³

Pedro Teixeira será o fio condutor para nos guiar pelo mundo comercial dos Fonti entre a Ásia e a Europa. Em 1604, Teixeira zarpou de Ormuz para Bassorá a bordo da naveta do capitão local Diogo Moniz Barreto acompanhado de Santo Fonti, do seu feitor Girolamo Bontempelli e de dois portugueses, um fidalgo castiço chamado Diogo de Melo de Sampaio e um certo João Pinto, que aparentam todos serem parceiros de negócio dos

¹⁴¹ Cf. FARIA, Manuel de Faria e – **Asia Portuguesa**, pp. 169-173.

¹⁴² Os poucos dados biográficos conhecidos de Pedro Teixeira são apurados a partir da sua obra. Teria nascido por volta de 1570 no Norte de Portugal e em 1587 já estava na Ásia, tendo residido em Goa até 1590, passando de seguida por Cochim (1590-1591), Ormuz (1596), Mazandaran (1597), conhecida região produtora de seda (1597), partindo depois para a Índia e daqui viajou até Malaca, onde ficou algum tempo (1597-1600). Depois navegou até Manila, atravessou o Pacífico até Acapulco, passou à Cidade do México (1601) e daí a Veracruz onde embarcou com destino a Sanlúcar, passando depois por Sevilha e Lisboa (1601), onde voltou a embarcar para a Índia em 1603; cf. TEIXEIRA, Pedro – **Relaciones**, pp. XVI-XVII.

¹⁴³ As duas obras em apreço são uma história desde a criação do mundo até ao início do século XVI (*Rawzat al-ṣafā fi sirat al-anbiyā wa’l-muluk wa’l-kholafā*) escrita por Mirkhānd e actualizada pelo seu neto Khādamīr (talvez *Kholāṣat al-akhbār fi bayān aḥwāl al-akhyār*), e uma história dos reis de Ormuz composta por Tūrān Shāh no século XV (*Shāhnāma-i Turān Shāhī*). Trata-se de uma versão abreviada das duas obras e não a sua totalidade, revelando, mesmo assim, o interesse de Teixeira pelo mundo irânico e a sua vontade de disponibilizar o seu conhecimento ao público europeu, daí escrever em castelhano para ter uma audiência mais alargada e recorrer às oficinas tipográficas de Hieronymus Verdussen, o fundador de uma dinastia de publicistas em actividade até ao século XIX, que trabalhava muito para o mercado espanhol (tanto o metropolitano como o imperial) e também estava implicado na impressão de livros relacionados com a Reforma católica nos séculos XVI e XVII.

venezianos.¹⁴⁴ A comitiva chegou demasiado tarde a Bassorá para apanhar a cáfila fluvial pelo rio Tigre até Bagdad, optando por seguir numa pequena caravana organizada à pressa onde seguiam Bontempelli, Teixeira e Melo de Sampaio, ficando Santo Fonti para trás com o grosso das mercadorias.¹⁴⁵ Pedro Teixeira deixou constância da sua dívida de gratidão para com Girolamo Bontempelli, mas o agradecimento seria extensivo a toda a rede comercial dos Fonti que o acolheu ao longo do caminho até Alexandreta. A 4 de Outubro de 1604 chegam a Bagdad, tendo Teixeira reencontrado o alemão oriundo de Hamburgo chamado Joachim ‘Ozemkroch’, um velho conhecido da Índia onde se fazia chamar Diogo Fernandes, que também trabalhava para os Fonti.¹⁴⁶ Estes heterónimos comerciais não eram raros no Estado da Índia, embora fossem usados sobretudo por judeus que desejavam entrar e sair do espaço português sem terem problemas com a Inquisição; a exemplo do judeu marroquino Isaac Almosnino que se fazia chamar Manuel Lopes e que acabou por ser apanhado pelo Santo Ofício em Goa onde exercia o seu mester de médico, enquanto o seu irmão Abraão Almosnino residia em Ormuz abertamente como judeu praticante.¹⁴⁷ Queria ‘Ozemkroch’ esconder o seu eventual protestantismo sob um nome português, ou o pseudónimo comercial seria a forma de esconder a sua origem alemã numa sociedade cada vez mais xenófoba como era a do Estado da Índia a início de Seiscentos?

Retomemos o fio à meada onde deixámos Teixeira, Bagdad, de onde a pequena caravana saiu a 12 de Dezembro de 1604 com ‘Ozemkroch’ e Diogo de Melo de Sampaio ficando Girolamo Bontempelli para trás. Ei-los chegados a Alepo a 12 de Fevereiro de 1605 dirigindo-se ao *fondaco* veneziano onde estanciava um certo Giovanni Battista Bagozzi para quem ‘Ozemkroch’ também transportava mercadorias, embora o alemão se albergasse na casa de outro veneziano, Gian Domenico Ruspini.¹⁴⁸ Cabe a hipótese de Joachim ‘Ozemkroch’ poder trabalhar por conta de outros venezianos para além dos Fonti, sendo uma espécie de corretor que vendia os seus serviços num eixo comercial que ia de Alexandreta a Malaca e que nesta ocasião não passou além de Alepo. Teixeira e Melo de Sampaio prosseguiram o seu caminho partindo de Alepo a 5 de Abril de 1605 na companhia dos venezianos Piero del Ponte e Domenico Caligari, alcançando Alexandreta a 10 de Abril. Aí, Pedro Teixeira embarcou numa nau veneziana pertencente ao armador Francesco Rizzardi, cruzou o Mediterrâneo e aportou a Veneza a 11 de Julho de 1605 acompanhado de Del Ponte.¹⁴⁹ A viagem de Pedro Teixeira provava a relativa vitalidade comercial da via veneziana no Golfo Pérsico e Médio Oriente no início do século XVII, mas os sinais de declínio eram evidentes, especialmente

¹⁴⁴ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones*, pp. 369, 373, 380.

¹⁴⁵ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones*, pp. 381-383.

¹⁴⁶ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones*, pp. 402-403.

¹⁴⁷ ‘Processo de Isaque Almosnino’ 15.0201618-17.02.1618. In *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Tribunal do Santo Ofício, *Inquisição de Lisboa*, processo n.º 12799.

¹⁴⁸ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones*, pp. 413, 442-443.

¹⁴⁹ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones*, pp. 453, 458-459, 471-472.

na navegação pelo Mediterrâneo, onde o número de cascos da Sereníssima a operar era já bastante inferior ao de ingleses e franceses.¹⁵⁰

O segundo personagem introduzido na história é Nicolau da Orta Rebelo, que empreendeu o caminho de regresso a Portugal por terra em 1606, o ano da morte de Girolamo Bontempelli em Ormuz, cuja viagem revelaria mudanças substanciais no mundo comercial que acabamos de descrever. Orta Rebelo, cuja biografia está bem estabelecida,¹⁵¹ embarcou de regresso a Portugal na nau *São Jacinto*, tendo naufragado no Canal de Moçambique em 1605,¹⁵² evidenciando o mau funcionamento da Carreira da Índia. Em vez de invernar na ilha de Moçambique e esperar pela armada do ano seguinte, Orta Rebelo decidiu empreender o caminho de volta a Portugal por terra e viajou até Ormuz, optando por percorrer a rota iraniana usada com frequência no princípio de Seiscentos em vez da tradicional por Bassorá. Um dado interessante contado por Orta Rebelo sobre esta rota é o cosmopolitismo dos seus frequentadores, pois indicou persas, árabes, turcos, indianos, venezianos, gregos, arménios, húngaros e judeus entre os hóspedes do caravançaraí (*kārvānsarāy*) de Xiraz, com a curiosidade de os judeus aí encontrados falarem ladino (que Orta Rebelo tomou por castelhano) e houve um que ainda conversou em português.¹⁵³ A rota tradicional continuava de boa saúde, porque Orta Rebelo encontrou dois mercadores portugueses a residir e negociar em Bagdad desde Agosto de 1606, tendo chegado lá por via de Bassorá.¹⁵⁴

Também foi em Bagdad que Orta Rebelo testemunhou a crise do sistema comercial português assente na Carreira da Índia, pois:

nesta cidade achei hum carta aberta, feita o primeiro de Mayo de 605. na cidade de Lisboa de hum homem de negocio para outro na India, por onde soube aquelle anno do Reyno não partirem naos, apontando della a cauza da armada olandeza, que na barra, se poz com outros avisos necessarios a suas mercadorias, as quaes novas eu escrevi logo a Ormuz, e à India.¹⁵⁵

Facto interessante a reter, Nicolau da Orta Rebelo deparou-se, em Novembro de 1606, com uma carta privada enviada de Lisboa, talvez em Abril desse ano, para um correspondente comercial na Índia com instruções sobre a forma como devia investir em mercadorias tendo em conta que não havia armada nesse ano e quanto muito poderia regressar a Portugal uma ou duas naus das que tinham ficado no Índico. Se o mundo marítimo da Rota do Cabo

¹⁵⁰ TEIXEIRA, Pedro – *Relaciones*, p. 459.

¹⁵¹ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Un voyageur portugais em Perse*, pp. 32-37.

¹⁵² SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Un voyageur portugais em Perse*, pp. 61-66.

¹⁵³ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Un voyageur portugais em Perse*, p. 116.

¹⁵⁴ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Un voyageur portugais em Perse*, pp. 154, 156.

¹⁵⁵ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Un voyageur portugais em Perse*, p. 160. Trata-se de um erro de Orta Rebelo, porque a armada em questão é a de 1606 devido ao bloqueio neerlandês do Tejo, veja-se SOARES, Pêro Rodrigues – *Memorial*, p. 402.

portuguesa estava em crise o das rotas terrestres do Médio Oriente encontrava-se a funcionar normalmente como a passagem de informação particular atestava. Enquanto as redes privadas procuravam acautelar eventuais danos e encontrar uma saída para os seus investimentos comerciais, a Coroa e o comércio oficial acumulavam prejuízo.

Segundo dado que convém fixar, apesar de Orta Rebelo descrever os venezianos que foi encontrando pelo caminho até Alexandreta a sua narrativa desvelou outros mercadores europeus mais relevantes na rota terrestre do Médio Oriente, especialmente os franceses de Marselha. Aliás, Orta Rebelo escolheu regressar à Europa numa embarcação marselhesa carregada de sedas, anil, drogas e outras mercadorias asiáticas.¹⁵⁶ Um sinal da mudança de protagonistas, se bem que as caravanas iriam perder em breve o seu ascendente com a integração e a domínio do Mediterrâneo pelo Atlântico graças aos mercadores ingleses a partir de 1621, substituídos pelos holandeses depois de 1647.¹⁵⁷

Por fim, o cofre de cristal de rocha veneziano, testemunha singular e silenciosa deste mundo comercial em mutação, seguiu da Europa para Ormuz pela tradicional via caravaneira mas regressou ao continente europeu pela revolucionária Rota do Cabo. O cofre fez parte de uma secular troca de prendas diplomáticas entre Ocidente e Oriente, embora não haja evidência quanto à identidade do ofertante, sendo mais provável que tenha sido alguém como os Fonti com interesses no comércio de Ormuz, nem quanto à maneira como foi utilizado pelo recebedor da prenda. Fosse qual fosse esta, seria bem diferente da função originalmente planeada pelo artesão que o fabricou, mas quando regressou ao lado cristão também foi reutilizado de maneira teatral como sacrário na Igreja da Graça em Lisboa.

Tais cruzamentos mostram o carácter híbrido da peça e de influências artísticas e culturais mútuas entre a Ásia e a Europa, como se pode ver na decoração adamascada das partes de prata dourada e cobre prateado. O hibridismo não termina aí, porque o prestígio desta tipologia influenciou toda uma produção europeia, mesmo de modelos construídos em materiais mais modestos e para fatias da população com menor poder de compra,¹⁵⁸ e posteriormente serviram de padrão para peças encomendadas por neerlandeses no Japão no decurso do século XVII.¹⁵⁹ Algumas peças excepcionais feitas por encomenda no Japão no decurso da centúria seiscentista para clientes holandeses copiaram até as colunas do modelo veneziano,¹⁶⁰ servindo também de prenda diplomática como prova o conhecido cofre de Chiddingston, ofertado pela Companhia das Índias Orientais holandesa ao Grão-Mogol (provavelmente Shâh

¹⁵⁶ SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *Un voyageur portugais em Perse*, p. 212.

¹⁵⁷ ISRAEL, Jonathan I. – *Dutch Primacy in World Trade*, pp. 149-156, 202-205, 224-227.

¹⁵⁸ Veja-se a forma do cofre de madeira fabricado na Flandres ca. 1600, cf. NOEVER, Peter – *Global Lab*, p. 228.

¹⁵⁹ A exemplo de um cofre lacado fabricado no Japão para o mercado neerlandês a meados do século XVII, cf. NOEVER, Peter – *Global Lab*, p. 229.

¹⁶⁰ Veja-se o cofre pertencente à colecção do Museu de Artes Aplicadas (MAK) de Viena, n.º de inventário La 260, cf. NOEVER, Peter – *Global Lab*, p. 227.

Jahân, r. 1628-1657).¹⁶¹ Derradeiro facto interessante ligado a este cofre que mostra mais uma história cruzada entre a Ásia e a Europa, porque um dos seus proprietários no século XIX foi William Beckford, conhecido coleccionista britânico que também possuía em Fonthill Abbey dois cofres de cristal de rocha venezianos,¹⁶² similares à peça lisboeta mas de menor dimensão. Ora Beckford esteve em Portugal na década de 1790, pelo que pode ter visitado a Igreja da Graça e visto aí o cofre oferecido por D. Fr. Aleixo de Meneses que servia de sacrário incitando-o a adquirir algo similar no decurso das suas viagens pela Itália.

É uma hipótese tentadora, talvez demasiado sedutora, mas prova o inegável poder de atracção do cofre de cristal de rocha veneziano do Museu Nacional de Arte Antiga e das histórias cruzadas entre a Europa e a Ásia por volta de 1600 que suscita o seu estudo.

¹⁶¹ Disponível na internet <URL: <https://www.chiddingstonecastle.org.uk/chiddingstone-casket/> [consultado a 29.02.2024].

¹⁶² São os descritos na nota 2.

Bibliografia

- ‘Alvará de Filipe II’, Lisboa 16.03.1616. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções**, vol. III. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1885.
- ‘Alvará’ Goa 03.12.1607. In GARCIA, José Inácio de Abranches ed. – **Arquivo da Relação de Goa contendo varios documentos dos seculos XVII, XVIII e XIX até a organização da Nova Relação pelo Decreto de 7 de Dezembro de 1836**, vol. I 1601-1640. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1872.
- ‘Carta de D. Luís da Gama para D. Francisco da Gama, conde da Vidigueira’, Nápoles 22.10.1623. In **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, *Miscelâneas Manuscritas do Convento de Nossa Senhora da Graça*, caixa 2-3.º, fls. 476-478.
- ‘Carta de Filipe II para o vice-rei D. Jerónimo de Azevedo’, Lisboa 08.03.1613. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia**, vol. I.
- ‘Carta de Filipe II para o vice-rei D. Martim Afonso de Castro’, Lisboa 28.11.1606. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções**, vol. I. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1880.
- ‘Estado da Índia e aomde tem o seu principio’, s/l [Lisboa], s/d [1603]. In **Documentação Ultramarina Portuguesa**, vol. II.
- ‘Inventários da carga recuperada da nau *Nossa Senhora da Luz*’, Horta 04.12.1614-20.02.1616. In VIANA, Mário (ed.) – **Arquivo dos Açores** (2.ª Série). Ponta Delgada: Centro de Estudos Doutor Gaspar Frutuoso, 1999.
- ‘Letter of John Newbery to John Eldred and William Shals’, Ormuz 21.09.1583. In HAKLUYT, Richard (ed.) – **The Principal Navigations**, vol. V, p. 457. RILEY, John Horton – **Ralph Fitch, England’s Pioneer to India and Burma; his Companions and Contemporaries, with his Remarkable Narrative told in his own Words**. Londres: T. Fisher Unwin, 1899.
- ‘Letter of John Newbery to John Eldred and William Shals’, Ormuz 21.09.1583. In HAKLUYT, Richard (ed.) – **The Principal Navigations**, vol. V.
- ‘Processo de Bartolomeo Franco’, Goa 04.04.1587-13.09.1587. In **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, Tribunal do Santo Ofício, *Inquirição de Lisboa*, proc. n.º 8920, fls. 12v, 13v.
- ‘Processo de Isaque Almosnino’ 15.02.1618-17.02.1618. In **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, Tribunal do Santo Ofício, *Inquirição de Lisboa*, processo n.º 12799.
- ‘Residência de D. Henrique de Noronha’, Goa 20.01.1615. In **Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa, Portugal), *Documentos avulsos da Índia*, caixa 3, documento 12.
- ‘VI Concílio Provincial de Goa (1606)’. In RIVARA, Joaquim Heliodoro da Cunha ed. – **Arquivo Portuguez Oriental**, fascículo 4.º (reprodução da edição da Imprensa Nacional de Goa em 1862). Nova Delhi: Asian Educational Services, 1992.
- ABULAFIA, David – **The Great Sea. A Human History of the Mediterranean**. Londres: Penguin Books, 2014, p. 441. PARKER, Geoffrey – **El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659**. Madrid: Alianza Editorial, 1985.
- AKBARNIA, Ladan *et al.* – **The Islamic World. A History in Objects**. Londres: Thames & Hudson/The British Museum, 2018.
- ALESSANDRINI, Nunziatella, e CUNHA, João Teles e (eds.) – **Crossing Borders: The Social and Economic Impact of the Portuguese Maritime Empire in the Early Modern Age**.

ALMEIDA, Manuel Lopes de (ed.) – **Memorial de Pero Roiz Soares**. Coimbra: Por Ordem da Universidade, 1953.

ASLANIAN, Sebouh David - **From the Indian Ocean to the Mediterranean: The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa**. Berkley/Los Angeles: University of California Press, 2011.

AUBIN, Jean – Le royaume d'Ormuz au début du XVI^e siècle. **Mare Luso-Indicum**, tomo II (1973).

AZEVEDO, Carlos A. Moreira ed. – **Ordem dos Eremitas de Santo Agostinho em Portugal (1256-1834). Edição da Coleção de Memórias de Fr. Domingos Vieira, O.E.S.A.** Lisboa: Universidade Católica Portuguesa/Centro de Estudos de História Religiosa, 2011.

BAIÃO, António (ed.) – **Itinerários da Índia a Portugal por terra. II. Itinerário de Mestre Afonso, reedição conforme o manuscrito da Torre do Tombo**. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1923.

BALBI, Gasparo – *Viaggio dell'Indie Orientali, di G. B. Gioielliero Venetiano, nel quale si contiene quanto egli in detto viaggio ha veduto per lo spatio di 9 Anni consumati in esso dal 1579 fino al 1588*. Veneza: Apresso Camilo Borgominieri, 1590.

BERNARDINI, Michele – Giovan Battista and Gerolamo Vecchietti in Hormuz. In MATTHEE, Rudi, e FLORES, Jorge (eds.) – **Portugal, the Persian Gulf and Safavid Persia**. Lovaina: Peeters/Iran Heritage Foundation/Freer and Sackler Gallery of Art, 2011.

BLUSSÉ, Leonard, e GAASTRA, Femme (eds.) – **On the Eighteenth Century as a Category of Asian History. Van Leur in Retrospect**. Aldershot: Ashgate, 1998.

BOTELHO, Simão – Tombo do Estado da Índia. In **Subsídios para a História da Índia Portuguesa**, FELNER, Rodrigo José da Lima (ed.). Lisboa: Academia Real das Ciências, 1868.

BOUZA ÁLVAREZ, Fernando – **Portugal no tempo dos Filipes. Política, cultura, representações (1580-1668)**. Lisboa: Edições Cosmos, 2000.

BOYAJIAN, James C. – **Portuguese Bankers at the Court of Spain 1626-1650**. New Brunswick (New Jersey): Rutgers University Press, 1983.

BOYAJIAN, James C. – **Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640**. Baltimore/Londres: The Johns Hopkins University Press, 1993.

BRAUDEL, Fernand – **The Perspective of the World**. In **Civilization and Capitalism 15th-18th Century**, vol. 3. Nova Iorque: Harper & Row Publishers, 1984.

BRENNER, Robert – **Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1663**. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

BROTTON, Jerry – **The Renaissance Bazar: From the Silk Road to Michelangelo**. Oxford: Oxford University Press, 2002.

BROTTON, Jerry – **This Oriental Isle. Elizabethan England and the Islamic World**. Londres: Allan Lane, 2016.

BULUT, Mehmet – The Role of the Ottomans and the Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century. **Journal of the Economic and Social History of the Orient**, vol. 45/2 (2002).

Caderno com a devassa dos descaminhos das naus que vieram da Índia em 1610', Lisboa 15.11.1610. In **Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa, Portugal), *Documentos avulsos da Índia*, caixa 1, doc. 78, fls. 1-3.

CARLETTI, Francesco – **Voyage autour du monde de Francesco Carletti (1594-1606)**. Introdução de CARILE, Paolo, tradução de VERRIER, Frédérique. Paris: Chandeigne, 1999.

Carta de Filipe II para o vice-rei Rui Lourenço de Távora, Valhadolid 09.03.1610; ‘Parecer de Antonio Vilez de Simas’, s/l s/d; ‘Parecer anónimo’, s/l s/d. In PATO, Raimundo António de Bulhão ed. – **Documentos remetidos da Índia**, vol. I

Carta de Rui Lourenço de Távora para o Conde da Vidigueira, s/l [Goa] s/d [ca. 1610]. In **Biblioteca Nacional de Portugal** (Lisboa, Portugal), *Fundo Geral*, código 1975.

Carta de Tomás de Zornoza para Lourenço Pires de Távora, Veneza 23.06.1551. In **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, *Colecção de cartas*, Núcleo Antigo 879, n.º 336.

CASALE, Giancarlo – **The Ottoman Age of Exploration**. Oxford: Oxford University Press, 2010.

CASARI, Mario – Vecchiotti, Girolamo. In **Dizionario Biografico degli Italiani**, vol. XCVIII. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana, 2020.

Cf. FARIA, Manuel de Faria e – **Asia Portuguesa**, tomo III. Lisboa: Lisboa: Oficina de António Craesbeek, 1675.

CHAUDHURI, K. N. - **Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 2002

CORTESÃO, Armando (ed.) – **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues**. Coimbra: Por Ordem da Universidade, 1978.

COUTINHO, Maria João Pereira Coutinho – «Homem de prendas e talentos»: Marcelo Leitão (1679–1755), Procurador-Geral da Vice-Província da China. In Arnaldo do Espírito Santo *et alii* (eds.) – **Res Sinicae Pessoas, papéis e intercâmbios culturais entre a Europa e a China (1600–1800)**. Bamberg: University of Bamberg Press, 2022.

COUTO, Diogo do – **Da Ásia. Década décima**, livro I, capítulo III. Reimpressão da edição da Régia Oficina Tipográfica de 1788. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1974.

COUTRE, Jacques de – **Andanzas asiáticas**. Editado por STOLS, Eddy, TEENSMA, B., e WERBERKMOES, J. Madrid: Historia 16, 1990.

CUNHA, João Teles e – Armenian Merchants in Portuguese Trade Networks in the Western Indian Ocean in the Early Modern Age. In CHAUDHURY, Sushil, e KÉVONIAN, Kéram (eds.) – **Les Arméniens dans le commerce asiatique au début de l'ère moderne**. Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2007.

CUNHA, João Teles e – **Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do Mar Árábico e do Golfo Pérsico. Elementos conjunturais: 1595-1635**. Tese de mestrado em História da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses (séculos XV-XVIII) apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Nova de Lisboa em 1996.

CUNHA, João Teles e – Observações sobre o papel de Ormuz nas relações comerciais de Portugal com a Pérsia, Índia, e África oriental do século XVI ao século XVIII (1515-1750). In JAMI, Morteza Damanpak (ed.) – **Liga e Amizade. Um olhar sobre os 500 anos de relações históricas entre o Irão e Portugal**. Teerão: Institute for Political and International Studies, 2022.

CUNHA, João Teles e - The “Carreira da Índia” and the struggle for supremacy in the European spice trade, ca. 1550-1615. **Revista dell'Istituto dell'Europa Mediterranea**, vol. 9/II (December 2021).

DISNEY, Anthony – Smugglers and Smuggling in the Western Half of the Estado da Índia in the Late Sixteenth and Early Seventeenth Centuries. In **Índica** n.º 26, 1 & 2 (March-September 1989).

Estado da Índia e aonde tem o seu principio', s/l [Lisboa], s/d [1603]. In **Documentação Ultramarina Portuguesa**, vol. II. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962.

EVERAERT, John – The Antwerp Diamond Trade with Portuguese India (1590-1635). In **Mededelingen Zittingen Koninklijk Academie voor Overzeese Wetenschappen/Bulletin des Séances de l'Académie Royale des Sciences d'Outre-mer**, n.º 50 (2004-4).

FARINA, Margherita – Giovanni Battista Raimondi's Travel in the Middle East. A Case of Sixteenth-Century Portuguese-Italian Interference. In **Oriente Moderno**, n.º 98 (2018).

FAROQHI, Suraiya – Crisis and Change, 1590-1699. In INALCIK, Halil e QUATAERT, Donald (eds.) – **An Economic and Social History of the Ottoman Empire**, vol. 2 **1600-1914**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

FEDERICI, Cesare – *Viaggio di m. Cesare dei Fedrici nell'India Orientale et oltra l'India, nel quale si contengono cose dilettevoli dei riti et dei costumi di quei paesi et insieme si descrivono le spetiariæ, droghe, gioie et perle che d'essi si cavano, con alcuni avvertimenti utilissimi a quelli che tal viaggio volessero far*. Veneza, Andrea Muschio, 1587.

FITCH, Ralph – The long, dangerous, and memorable voyage of M. Ralph Fitch marchant of London, by the way of Tripolis in Syria, to Ormuz, to Goa in the East India, to Cambaia, to the river of Ganges, to Bengala, to Bacola, to Chonderi, to Pegu, to Siam, &c. begun ne in the yeere 1583, and ended in the yeere 1591. In HAKLUYT, Richard (ed.) - **The Principal Navigations Voyages Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Overland to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Yeeres**, vol. V. Glasgow: James MacLehose & Sons, 1904.

FLOOR, Willem – **The Persian Gulf. A Political History of Five Port Cities 1500-1730**. Washington: Mage Publishers, 2006.

Fr. Agostinho de Azevedo, cf. BOXER, Charles Ralph – An Introduction to the «História Trágico-Marítima» (1957): some corrections and clarifications. In **Quaderni portoghesi**, n.º 5 (Primavera 1979).

FRAGNER, Bert – The Safavid Empire and the Sixteenth- and Seventeenth-Century Political and Strategic Balance of Power within the World System. In FLOOR, Willem, e HERZIG, Edmund (eds.) – **Iran and the World in the Safavid Age International Contact and Political Development in Early Modern Persia**. Londres/Nova Iorque: I. B. Tauris, 2012.

GAASTRA, Femme S., e BRUIJN, Jaap R. – The Dutch East India Company's Shipping, 1602-1795, in a Comparative Perspective. In BRUIJN, Jaap R, e GAASTRA, Femme S. (ed.) – **Ships, Sailors and Spices. East India Companies and their Shipping in the 16th, 17th and 18th centuries**. Amesterdão: NEHA, 1993.

GOMES, Duarte- **Discursos sobre los comercios de las dos Indias**. AMZALAK, Moses Bensabat (ed.). Lisboa: Edição do editor, 1943.

GSCHWEND, Annemarie Jordan, e LOWE, Kate J. P. (eds.) – **The Global City on the Streets of Renaissance Lisbon**. Londres: Paul Holberton publishing, 2015. In **Arquivo Histórico Ultramarino** (Lisboa, Portugal), *Documentos avulsos da Índia*, caixa 3, documento 12.

INALCIK, Halil – *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*. In INALCIK, Halil e QUATAERT, Donald (eds.) – **An Economic and Social History of the Ottoman Empire**, vol. 1 **1300-1600**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

ISRAEL, Jonathan I. – **Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740**. Oxford: Clarendon Press, 1991.

JARDINE, Lisa – **Worldly Goods**. Londres: Macmillan, 1996.

JARDINE, Lisa, e BROTON, Jerry – **Global Interests: Renaissance Art Between East and West**. Londres: Reaktion Books, 2000.

KOCH, Ebba – **Mughal Architecture. An Outline of its History and Development (1526-1858)**. Munique: Prestel Verlag, 1991.

LANE, Frederic C. – **Venice. A Maritime Republic**. Baltimore/Londres: The Johns Hopkins University Press, 1987.

LUZ, Francisco Paulo Mendes da (ed.) - Livro das cidades, e fortalezas, que a Coroa de Portugal tem nas partes da India, e das capitánias, e mais cargos que nelas ha, e da importancia delles. In **Studia**, n.º 6 (Julho), 1960.

MALCOLM, Noel – **Agents of Empire. Knights, Corsairs, Jesuits and Spies in the Sixteenth-Century Mediterranean World**. Londres: Penguin, 2016.

MARGOLIN, Jean-Louis, e MARKOVITS, Claude – **Les Indes et l'Europe. Histoires connectées XV^e-XXI^e siècle**. Paris: Galimard, 2015.

MARTINIONI, Giustiniano – **Venetia città nobilissima et singolare, descritta in XIII libri da M. Francesco Sansovino [...]. Com aggiunta di tutte le cose notabili della stessa città, fatte, & occorse dell'anno 1580 fino al presente 1663 da [...]**. Veneza: Appresso Steffano Curti, 1663.

MATTHEE, Rudolf P. – **The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver, 1600-1730**. Cambridge: Cambridge University Press, 1999

MCCABE, Ina Bagdiantz – **The Shah's Silk for Europe's Silver. The Eurasian Trade of the Julfa Armenians in Safavid Iran and India (1530-1750)**. Atlanta (GA): Scholars Press for the University of Pennsylvania, 1999

MEILINK-ROELOFSZ, M. A. P. – The structures of trade in Asia in the Sixteenth and Seventeenth centuries. A critical appraisal. **Mare Luso-Indicum**, n.º IV (1980)

NOEVER, Peter – **Global Lab: Kunst als Botschaft Asien und Europa 1500-1700/Art as Message: Asia and Europe 1500-1700**. Viena: MAK/Hatje Cantz Verlag, 2009

OLIVEIRA, Julieta Teixeira Marques de – **Veneza e Portugal no século XVI: Subsídios para a sua história**. Lisboa: C.N.C.D.P./Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2000

OLLÉ, Manuel – **Islas de plata, imperios de seda. Juncos y galeones em los Mares del Sur**. Barcelona: Alcantilado, 2022

PEDANI, Maria Pia – **Venezia porta d'Oriente**. Bolonha: Società editrice il Molino, 2010.

PINTO, Carla Alferes – Presentes goeses de D. Fr. Aleixo de Meneses para a Europa e a Pérsia: Diplomacia e poder. In FERREIRA, Maria João *et al.* ed. – **Portugal, a Europa e o Oriente: Circulação de artistas, modelos e obras**. Lisboa: Fundação das Casas de Fronteira e Alorna, 2015

POUMARÈDE, Géraud – **Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles**. Paris: Presses Universitaires de France, 2004

PURIFICAÇÃO, Fr. António da – **Chronica da Antiquissima Provincia de Portugal da Ordem dos Eremitas de S. Agostinho Bispo de Hipponia, & principal doutor da igreja, com huma adição no cabo: na qual se responde aos principaes lugares da Benedicta Lusitana**, parte segunda. Lisboa: Na oficina de Domingos Lopes Rosa, 1656

Reis (eds.) – **A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Angra do Heroísmo, 7 a 11 de Junho de 1996)**. Angra do Heroísmo: C.N.C.D.P/Fundação Oriente/S.R.S.S., 1998

RICHARD, Francis – Les frères Vecchietti, diplomates, érudits, et aventuriers. In HAMILTON, Alistair, BOOGERT, Maurits van den, e WESTERWEEL, Bart (eds.) – **The Republic of Letters and the Levant**. Leiden: Brill, 2005.

ROSSABI, Morris – The “decline” of the central Asian caravan trade. In TRACY, James D. (ed.). **The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World 1350-1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 1993

SALBANK, Joseph – The Voyage of M. Joseph Salbanke through India, Persia, part of Turkiw, the Persian Gulf, and Arabia, 1609. Written unto Sir Thomas Smith. In PURCHAS, Samuel (ed.) - **Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes Contayning a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells by Englishmen and others**, vol. III. Glasgow: James MacLehose & Sons, 1905

SERRÃO, Joaquim Veríssimo (ed.) – **Un voyageur portugais em Perse au début du XVII^e siècle Nicolau da Orta Rebelo**. Lisboa: Comité National pour la Célébration de 2.500^e Anniversaire de la Monarchie em Iran, 1972

SHERLY, Sir Anthony – **Peso de todo el mundo (1622). Discurso sobre el aumento de esta monarquía (1625)**. Editado com estudos por ALLOZA, Miguel, BUNES, Miguel Ángel, MARTINEZ TORRES, José Antonio. Madrid: Ediciones Polifemo, 2010

SILVA, José Gentil da – **Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Évora et Veiga**. Paris: Librairie Armand Colin, 1956

SILVA, José Gentil da (ed.) – **Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Évora et Veiga**. Paris: Librairie Armand Colin, 1956

STEENSGAARD, Niels – **The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade**. Chicago/Londres: University of Chicago Press, 1974.

STEPHEN, Frederic – **Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750**. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

STUDNICKI-GIZBERT, Daviken – **A Nation upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640**. Nova Iorque: Oxford University Press, 2007

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Comment être un étranger. Goa, Isfahan, Venise (XVI^e-XVIII^e siècle)**. Paris: Alma éditeur 2013.

SZÁSZDI LÉON-BORJA, István – Los cónsules de Portugal, Castilla y Aragón em Venecia durante los siglos XV-XVII. In **Revista de Historia Moderna**, n.º 16 (1997)

TASSINI, Giuseppe – **Alcuni palazzi ed antichi edifici di Venezia storicamente illustrati**. Veneza: Filippi Editore, 1879

TEIXEIRA, Pedro – **Relaciones de Pedro Teixeira del origen, descendência y svccession de los Reyes de Harmuz, y de vn viagem hecho por el mismo avtor dende la India Oriental hasta Italia por tierra**. Madrid: Miraguano Ediciones/Ediciones Polifemo, 1994

TENENTI, Alberto – **Naufrages: corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609**. Paris: S.E.V.P.E.N., 1959

TRENTMANN, Frank – **Empire of Things. How We Became a World of Consumers, from the Fifteenth Century to the Twenty-first**. Londres: Penguin, 2017

TUCCI, Ugo – Mercanti veneziani in India alla fine del secolo XVI. In **Studi in onore di Armando Saponi**, vol. II. Milão: Istituto Editoriale Cisalpino, 1957

TUCCI, Ugo – Uma relação de Giovan Battista Vecchietti sulla Persia e su Regno di Hormuz (1587). In **Oriente Moderno**, nº 35-4 (Abrile 1955)

VASCONCELOS, Luís Mendes de – **Do sítio de Lisboa. Diálogos**. ALVES, José da Felicidade (org. e notas). Lisboa: Livros Horizonte, 1990

A PRODUÇÃO DE LEQUES CHINESES E A DINÂMICA COMERCIAL NOS MARES DA ÁSIA¹

Paulo de Assunção

Resumo

O século XVIII assistiu ao estabelecimento e expansão do comércio e da influência britânicos no sudeste da Ásia, em grande parte devido às atividades da Companhia das Índias Orientais. Foi a partir desta experiência que se deu início aos “*hongs*”, ou como ficaria conhecido “Sistema de Cantão”. As práticas comerciais cresceram e as atividades ficavam restritas apenas aos “*hongs*”, que eram controlados de forma rígida, impondo aos estrangeiros as áreas em que poderiam circular. A produção de leques ocorreu em diferentes localidades da China e evoluiu esteticamente, conforme o gosto interno chinês e a demanda do mercado externo. Cantão e Macau se destacaram no decorrer do século XVIII e XIX como grandes fornecedores de peças para o mercado europeu e americano. O fabrico dos leques, tipo “mandarin” e tipo *brisé*, nos revela aspetos importantes do comércio asiático.

Palavras-chaves: leques, China, comércio, Sistema de Cantão, Macau

Abstract

The 18th century saw the establishment and expansion of British trade and influence in Southeast Asia, largely due to the activities of the East India Company. It was from this experience that the “*hongs*” began, or as it would become known as the “Canton System”. Commercial practices grew and activities were restricted only to the “*hongs*”, who were strictly controlled, imposing on foreigners the areas in which they could circulate. The production of fans took place in different locations in China and evolved aesthetically, according to Chinese domestic taste and foreign market demand. Canton and Macau stood out during the 18th and 19th centuries as major suppliers of parts for the European and American markets. The manufacture of fans, the “mandarin” type and the *brisé* type, reveals important aspects of Asian trade.

Keywords: fans, China, trade, Canton System, Macau

¹ Este artigo é fruto de uma pesquisa mais ampla e profunda sobre leques orientais, apoiada pela Fundação Oriente. O trabalho resultou na exposição “Na senda dos leques orientais”, que ocorreu no Museu do Oriente entre 13 de abril e 10 de setembro de 2023.

Nos idos de 1684, após longas tratativas, os governos da Inglaterra e Holanda conseguiram obter junto ao imperador chinês Kangxi (1654-1722) a abertura dos portos de Cantão, Funchien e Chekian, definindo nesta última localidade um distrito exclusivo para os estrangeiros.² Progressivamente há um aumento das relações comerciais que favoreceu as trocas culturais e causou desdobramentos importantes na Ásia, Europa e América. Apesar da abertura comercial, pairava certo receio na sociedade sínica. Conforme o *Dictionnaire Universel de Commerce, d'histoire Naturelle, et des arts et métiers*, de Jacques de Savary des Brusions (1657-1716), inspetor geral francês das manufaturas do rei francês na alfândega de Paris, publicado em 1760, os chineses temiam que a presença cada vez mais intensa de estrangeiros fugisse ao seu controle e viesse a corromper suas leis e costumes. Era preciso controlar as práticas comerciais que desde longa data se faziam em áreas proibidas, mas sob a vigilância do poder central.³ Em suma, era feita a seguinte descrição:

“os chineses estão na Ásia, como os judeus na Europa, espalhados por toda a parte onde há algo a ser ganho; enganadores, usurários, sem palavras, cheios de flexibilidade e sutileza para poupar uma boa oportunidade; e tudo isso sob o pretexto de simplicidade e boa-fé, capazes de surpreender os mais atentos e os mais desafiadores”.⁴

Em 1720, o imperador Kangxi concedeu licença para comerciantes estrangeiros se estabelecessem na cidade de Cantão, onde estes vieram a erguer os *hongs* (lojas/armazéns). Estes eram um misto de residência e sede comerciais (depósito/escritório) para os mercados ocidentais, que tiveram autorização para construírem as edificações, apenas numa faixa determinada de terra. Nesses locais ficavam instalados os trabalhadores como escriturários, contadores, inspetores, que atuavam intensamente nas negociações entre os meses de maio e novembro. Cada país que mantinha comércio com a China tinha o seu *hong*. Na prática este consistia em uma construção voltada para o rio da Pérolas, ladeada de outros edifícios do mesmo tipo. Na edificação havia salas, refeitórios, quartos nos andares superiores e uma série de pátios nos fundos. Durante o período em que funcionaram os relatórios informam que os *hongs* foram em número de treze, com variações devido aos eventuais incêndios.

A produção desse período, voltada para a exportação, ficará conhecida como “*China Trade*” e terá grande aceitação na Europa. As principais mercadorias eram a porcelana, as lacas, as sedas, as pinturas em diferentes tipos de suportes, assim como leques. Entende-se, de forma genérica, “*China Trade*”, ou “*Old China Trade*”, o comércio mantido entre o império da China e os Estados Unidos da América, sob a dinâmica do “Sistema de Cantão”. Estes rapidamente deixaram entrever que estavam ávidos pelas riquezas que a China poderia oferecer.⁵

² YANG, Alexander Chung Yuan - *O Comércio de Cantão (1720-1796)*, p. 33.

³ BRUSIONS, Jacques de Savary - *Dictionnaire Universel de Commerce, d'histoire Naturelle, et des arts et métiers*, Tomo I, parte II, p. 811.

⁴ BRUSIONS, Jacques de Savary - *Dictionnaire Universel de Commerce, d'histoire Naturelle, et des arts et métiers*, Tomo I, parte II, p. 812.

⁵ BAIARD, Christina Jane - *The Liverpool China Trade 1834-1880*, p. 23.



Figura 1: A peça é um leque plissado tipo “mandarim” formado por catorze varetas mais duas guardas de madeira lacada a preto, pintadas com motivos figurativos e florais a dourado. As guardas acompanham a decoração lacada a dourado com representação de figuras humanas e elementos naturais. Fonte: @ Fundação Oriente

A produção de mercadorias sob encomenda não copiou apenas servilmente os originais ocidentais. Os artistas chineses souberam compreender a forma e a finalidade dos objetos apreciados e em muitos fizeram decorações ao estilo sínico. O resultado foi a confeção de peças exóticas aos olhos ocidentais, mas que na sua essência não eram orientais.

É nas primeiras décadas de século XIX que há um incremento do fornecimento de leques plissados para a Europa, feito pelas oficinas de Cantão, dentre eles os de tipo “mandarim”, denominados também de “*zhe shan*”. Identifica-se na segunda metade do século XVIII uma tendência de os chineses passarem a pintar motivos que pudessem “agradar aos olhos ocidentais, favorecendo a sua comercialização. Tons vivos e figuras bem recortadas, reproduzindo vestuário da época, são as características principais destes leques, a par das paisagens e dos barcos estrangeiros, atractivos por excelência”.⁶ A demanda europeia era grande e foi comum também a representação nos leques as paisagens de locais importantes como a feitoria de Cantão e a baía e ancoradouro de Macau, na foz do Rio das Pérolas.⁷

Eram também muito apreciados os leques com cenas da corte imperial, das mansões de mandarins, com varandins e terraços e cenas do cotidiano da vida chinesa. As pinturas eram comumente envolvidas por uma cercadura de motivos simbólicos, por vezes se assemelhando àqueles que eram utilizados nas cerâmicas. As cenas pintadas no verso eram diferentes daquelas que ornavam o reverso. Os leques eram normalmente pintados com cores vivas e com muitas figuras humanas o que permitiu que ficassem conhecidos “leque cabecinhas” ou “leque cem faces” ou “leque mil faces”. Os rostos, feitos com pequenos pedaços de marfim,

⁶ AMARO, Ana Maria - **Da folha de Palmeira à peça de museu – o leque chinês**, p. 48.

⁷ DELEO, Thomas - **Macau or not Macau – That is the question**, p. 47; AMARO, Ana Maria - **Da folha de Palmeira à peça de museu – o leque chinês**, p. 56.

recebiam a pintura dos traços que sugeriam a fisionomia de uma pessoa. As roupas dos personagens eram feitas com apliques de seda, o que conferia a composição uma certa graciosidade. Os outros elementos, que decoravam a peça, deveriam traduzir o desejo de longevidade, felicidade e riqueza. Havia variações em relação ao mercado consumidor de destino. No contexto ibérico, havia preferência pelas cores fortes, enquanto na Inglaterra havia uma predileção por tom de azul e verde (as peças eram vendidas no *Liberty's* de Londres). O mercado americano preferia leques de penas de ganso pintadas com imagens de pássaros e insetos.⁸ Peças que ganharam ampla difusão no decorrer do século XIX, tendo como centro de sua produção a cidade de Cantão.

Ali se constituiu o que ficou conhecido como a “Escola de Cantão”. As pinturas dos leques eram executadas em oficinas, muitas delas especializadas na produção de manufaturas adaptadas ao gosto europeu, sob a supervisão de um mestre. Os pintores imitavam a pintura a óleo realizada na Europa, usando “guache e, em parte, a técnica europeia para criarem os mais variados motivos que os europeus e os americanos compravam como recordação”.⁹ O objetivo era atender ao crescente gosto europeu e não ao mercado interno, que tinha outro tipo de características. Os aprendizes copiavam as peças modelos, podendo em alguns casos diferentes artesãos intervirem na mesma pintura. Havia uma divisão em função da habilidade de cada um. Por decorrência, os artífices se especializavam na representação de montanhas, outros em céu, arvoredos, figuras humanas e outras imagens. Como salienta Amaro, as pinturas eram “feitas para serem vendidas aos bárbaros estrangeiros, como se fossem fotografias ou bilhetes postais que enviavam para a Europa e para a América ou guardavam como recordação”.¹⁰

O estudioso Thomas Deleo, que pesquisou sobre a origem dos leques padrão “mandarim”, afirma que o termo foi utilizado pela primeira vez na Companhia das Índias Orientais da Inglaterra. As listas de registos alfandegários de importação entre 1698 e 1699, estimam que aproximadamente cento e quarenta e oito mil leques foram importados. Destes, trinta mil, eram leques de seda, sendo apontado também que havia quinhentos e nove “Leques Madreen” (sic) de marfim e laca. No período compreendido entre o Natal de 1699 e 1700 há a informação da entrada de mais de mil e cem leques, ganhando maior intensidade no final do século XVIII e início do século XIX.¹¹ O estudioso também destaca que as cargas de leques eram expressivas. Num carregamento feito pela Companhia das Índias Orientais Inglesa, em 1699, foi informado a existência de noventa mil peças negociadas com os melhores fabricantes, sendo alguns deles com incrustações de madrepérola e folhas bem pintadas, com figuras

⁸ ALEXANDER, Hélène. **Made in China - Chinese export fans from the Edrina Collection and the Fan Museum**, p. 10.

⁹ AMARO, Ana Maria - **Da folha de Palmeira à peça de museu – o leque chinês**, p. 54.

¹⁰ AMARO, Ana Maria - **Da folha de Palmeira à peça de museu – o leque chinês**, p. 56.

¹¹ DELEO, Thomas - **Macau or not Macau – That is the question**, p. 47.



Figura 2: A peça é um leque plissado tipo “mandarim” com varetas em sândalo trabalhadas com motivos florais e vegetais filigranados. O conjunto possui doze varetas mais duas guardas com entalhes em baixo-relevo e vazadas.

Fonte: @ Fundação Oriente

de um lado e pintura do outro.¹² Em 21 de novembro de 1699, o responsável Robert Douglas dá conta que:

“Hoje pedimos ao nosso Comprador que nos trouxesse os melhores fabricantes de leques, para que lhes dêssemos instruções para a confecção de alguns.... Encomendamos uma partida de 80 mil.... três quartas partes em papel branco, a quarta parte restante em papel colorido, todos com boas pinturas de figuras numa face e flores na outra, e as guardas revestidas de laca preta e incrustadas de madrepérola.... 30 tael o milheiro”.¹³

Complementa sua informação esclarecendo que:

“Dois dias depois a encomenda viu-se elevada para 90 mil leques – e daí por diante chest of fans seria item frequente nos mapas de carga dos navios da East India Company. Leques chineses devem ter vindo para Europa em boa quantidade também nas embarcações das demais Companhias da Índias, embora nem de longe podendo suportar um confronto com o tremendo volume representado pelas importações de chá e de porcelanas. Comparativamente, porém, poucos desses leques chineses chegaram à Holanda e à França, sendo que nesse último país a exuberante indústria local já tornara dispensáveis, pelos meados dos Setecentos, compras adicionais nos mercados do Extremo-Oriente”.¹⁴

O processo de fabricação dos leques “mandarins” era complexo e exigia um número grande de artesãos talentosos. As oficinas de Cantão tinham um funcionamento marcado

¹² DELEO, Thomas - *Macau or not Macau – That is the question*, pp. 49-50.

¹³ ATHAYDE, Sylvia - *Exposição “O Leque – seu tempo e sua linguagem”*.

¹⁴ ATHAYDE, Sylvia - *Exposição “O Leque – seu tempo e sua linguagem”*.

por etapas bem definidas de produção. Na etapa criativa, eram definidos os desenhos e as formas como se processariam as montagens. A primeira etapa envolvia o fabrico do papel, sendo utilizadas sempre duas folhas para este tipo leque. Este material era produzido à mão e tinha algumas especificidades, já que precisava resistir aos movimentos de abertura e fechamento do leque. O papel era produzido e cortado no tamanho aproximado das folhas que comporiam o leque. Cabia ao cortador e ao modelador realizarem as operações, conforme as instruções fornecidas pelo desenhista do que era necessário. Depois da finalização desta etapa, o material era transferido para o estúdio de pintura, onde o desenho padrão era delineado (esboço da cena), feito com pinceladas suaves, recebendo em seguida as cores de fundo. A operação poderia ser realizada por vários artesãos, cada um contribuindo com a habilidade que possuía. Aguardava-se algum tempo para ocorrer o processo de secagem. O acabamento final da pintura ficaria a cargo de um artista mais experiente, que repassaria a peça para o artesão responsável por colar os vestidos de sedas das imagens, que previamente haviam sido recortadas, bem como os rostos de marfim. Outro artesão finalizava a operação realizando as pinturas das feições e outros traços das fisionomias das figuras.¹⁵ Desta maneira, a composição principal da cena estava finalizada, mas não o leque. Após estes procedimentos, a folha estava pronta ser unida as varetas e as guardas.

As varetas poderiam ser de materiais diferentes e proveniente de diversas localidades. Havia artesãos específicos para trabalhos com marfim, carapaça de tartaruga, madeira, prata-dourada etc. Estes deveriam produzir as peças com todo o cuidado para que elas funcionassem bem quando montadas. Os entalhadores das varetas poderiam ser diferentes daqueles que executavam as guardas, conforme fosse necessário. Para unir as peças era utilizado um rebite redondo.¹⁶

A montagem da folha com as varetas e guardas deveria ser executada com delicadeza, para não causar nenhum dano a folha. Em seguida se processava o dobramento da folha, que tinha de ser executado com muita perfeição, para que o movimento de abrir fosse uniforme e simétrico. Por fim, eram montadas as guardas, sendo a folha dobrada e colada nas extremidades das proteções. Era importante garantir que os rostos ovais de marfim não coincidisse sobre as dobras, pois isto poderia levar a desprendimento do detalhe, prejudicando o conjunto da composição.

Já na etapa final o leque passava por um processo de verificação da qualidade. Nesta etapa, caso fosse necessário, eram feitos os retoques/adequações. Dependendo da moda, era acrescentado outros complementos como uma borla de seda. Após a montagem estar finalizada, o leque era acondicionado, na maioria das vezes, em uma caixa lacada, que poderia ser forrada de seda na parte interna.¹⁷ As peças não eram assinadas o que torna a atribuição

¹⁵ GOSTELOW, Mary - **The Fan**, p. 87.

¹⁶ ALEXANDER, Hélène - **Made in China - Chinese export fans from the Edrina Collection and the Fan Museum**, p. 9.

¹⁷ IRÖNS, Neville John - **Fans of Imperial China**, p. 45.



Figura 3: A peça é um leque *brisé* feito em marfim. O leque possui vinte e oito varetas mais duas guardas, sendo as varetas de marfim vazado com elementos florais e paisagens chinesas. As peças são unidas, na parte superior, por um fítilho de seda em tom creme.

Fonte: @ Fundação Oriente

definitiva impossível. Porém, as informações que artistas importantes da época fizeram pinturas em leques.¹⁸

Para atender ao mercado de exportação, os artesãos chineses copiaram formas e tamanhos dos leques europeus, em especial os franceses e ingleses, que estavam na moda. Apreciava-se então, os leques menores com entalhes bem requintados. O tamanho das varetas tendia a ser entre os dezassete e os vinte centímetros. As demais características eram mantidas. Nota-se, em alguns leques, que as guardas eram mais elaboradas ostentando elementos da natureza, da arquitetura, e da mitologia chinesa.

Os registos sobre lojistas chineses são escassos, principalmente se tratando do período anterior a 1850. Tal situação dificulta identificar a origem dos leques (fabrico/venda). Deve-se atentar que muitas peças comercializadas em Macau não eram produzidas nesta cidade, mas sim em Cantão. Por vezes, recebiam o rótulo do lojista e não havia menção alguma ao fabricante.¹⁹ Conforme os relatos de alguns viajantes, as compras de produtos, como o leque, eram feitas nas lojas de Macau e eram levados para a Europa como item pessoal, o que dificulta qualquer tentativa de estabelecer com precisão a quantidade de peças que foram comercializadas.

Entre a “Escola de Cantão” e a “Escola de Macau” havia diferenças, nem sempre claras aos olhos dos estrangeiros. Por exemplo, os tons rosa e pasteis eram mais comuns na “Escola de Cantão”, que também ostentava um número maior de figuras representadas. A “Escola de Macau” preferia os tons de azul-escuro e vermelho (tom de carmesim/granada/ameixa), sendo o número de figuras menor. Outras variações poderiam ser notadas como o tamanho da folha dos leques e o tipo da ornamentação aplicada nas guardas. Em termos de imagens, a “Escola de

¹⁸ IRÖNS, Neville John - *Fans of Imperial China*, p. 193.

¹⁹ DELEO, Thomas - *Macau or not Macau – That is the question*, p. 49.

Macau” apreciava muito a representação de cenários rurais, pássaros e flores, em alguns casos sobre fundo prateado, ou dourado. Diferenças podem ser notadas nas caixas de madeira lacada, tanto nas pinturas externas, como no acabamento da parte interna.²⁰ Não podemos deixar de ressaltar que no mercado interno prevalecia o uso de leques rígidos, tipo ventarola, designados de “*pien-mien*”.

Num estudo publicado por Natalis Rondot, em 1849, sobre as práticas do comércio de exportação da China, foi destacado que em Cantão havia uma concentração de fabricantes de leques para o mercado exportador. Cidades como Nanquim e Sou-tchou também produziam leques, mas com tipologias diferentes. Para alguns especialistas, os leques executados em Sou-tchou eram imitações dos leques cantoneses, só que de gosto e qualidade inferior. Rondot nos informa que uma centena de peças de primeira linha, dos leques fabricados com folha de palmeira (*livistona chinensis*), custava entre dezasseis e dezoito piastras e os de segunda linha oscilavam entre quatorze e quinze piastra.²¹ Rondot estima que havia pelo menos trinta gêneros diferentes de leques, a maioria de bom gosto fabricado em diferentes materiais. Aqueles que eram executados em prata dourada e cinzelada, que recebia na filigrana esmalte azul, eram muito apreciados, tanto como os de marfim, madrepérola e carapaça de tartaruga.

Identificava que os mais procurados eram leques fabricados com marfim de Sião, ou de Bombaim. Havia outras qualidades que eram confundidos com este último. O marfim de Sião era classificado como de primeira linha, sendo sua qualidade exaltada, pois tinha um grau de semelhança com aquele do Ceilão, que era também estimado pelos fabricantes. Este tipo de marfim era pesado e tinha uma granulação fina, frequentemente rosada; quando se observava toda a sua extensão, era possível notar que havia variações entre tons de amarelado suave e de rosado. Este material chegava a Cantão pelos juncos que vinham do Sião e que comercializavam esse material. Havia grandes manadas de elefantes no Camboja e na Birmânia, que abasteciam a demanda chinesa. O marfim de Bombaim era proveniente da costa de Zanzibar e Mascate. Ele tinha como característica o tom branco-amarelado no interior e tendia a ficar mais amarelo com o decorrer do tempo. Os Parsis, que comercializavam este produto, somente levavam para a China os que eram de qualidade inferior. Os marfins de primeira linha eram comercializados com a Europa, pois o lucro obtido era maior.²² O marfim de Sião era empregado para a fabricação de objeto delicados e de luxo, que deveriam permanecer brancos. Os de Bombaim eram utilizados na fabricação de jogos de xadrez, já que metade das peças deveriam ser pintadas de vermelho.

Os dentes de elefantes eram primeiramente preparados, retirando-se as camadas superficiais opacas, que não eram utilizadas, operação que era feita com auxílio de um instrumento

²⁰ DELEO, Thomas - **Macau or not Macau – That is the question**, pp. 47-48.

²¹ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - **Étude pratique de commerce d’Exportation de la Chine**, pp. 91-92.

²² HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - **Étude pratique de commerce d’Exportation de la Chine**, p. 218.



Figura 4: A peça é leque *brisé* fabricado em carapaça de tartaruga loira. A peça possui vinte e três varetas em lâminas de tartaruga loira e duas lâminas de tartaruga loira, mais espessas, que recebem decorações a dourado de elementos florais.

Fonte: @ Fundação Oriente

similar a uma serra de ferro. Esta ferramenta era também utilizada para cortar o material em lâminas, sendo este procedimento feito a mão, obtendo-se aproximadamente dez placas com espessura de aproximadamente um centímetro. Optava-se pelo uso de serras de dentes finos para que a superfície a ser obtida ficasse mais lisa. Os pentes eram obtidos da mesma forma, porém os dentes grossos eram cortados e serrados com pouca regularidade. Instrumentos afiados eram usados para executar esse trabalho, técnica que era transmitida de pai para filho. No que dizia respeito às bolas esféricas de marfim, que durante muito tempo surpreenderam os europeus, pela quantidade de bolas que guardavam no seu interior, o seu fabrico era simples. O artesão escolhia as presas de elefante e identificava onde terminava a cavidade natural do dente. Tomando este ponto como centro, ele entalhava uma bola de oito a nove centímetros. Ele esculpia nessa bola catorze buracos cônicos espaçados, convergindo para o centro da peça, então nas paredes dessas aberturas cônicas, ele desenhava com um pincel quantos círculos desejasse para obter as bolas. A operação seguinte era feita com uma espécie de cinzel curvo. O artesão esculpia a bola menor, que era a do centro. Na sequência ele retirava a segunda bola e as demais sucessivamente, conforme os círculos desenhados. Tal operação exigia habilidade e paciência do artesão, que poderia levar aproximadamente três meses para executar a peça. Uma bola esculpida poderia ter de dezoito a vinte outras bolas, no máximo 24. Os *tablettiers*²³ pagavam, por cada conjunto, quinze piastras.²⁴

²³ O termo *tableterie* era utilizado para se referir aos artigos como jogos de xadrez, leques, cortadores de papel, porta cartão de visitas, caixas de rapé, abanadores, pentes e armações de escova, estojos, botões de madrepérola, bolas de bilhar etc.

²⁴ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 220. BLONDEL, Spire - *Historie des éventails chez tous les peuples et à toutes les époques*, p. 241.

Quando os fabricantes de leque executavam peças com marfim verde, o procedimento comum era colocá-las numa espécie de caixa com uma tela metálica e em seguida a submetiam a um fogo brando. Se o marfim era amarelo este era friccionado, com uma escova e sabão, na sequência era pendurado numa árvore para receber o orvalho da noite ou simplesmente exposta ao sol.²⁵ Outro cuidado importante era evitar o uso de qualquer tipo de líquido que viesse a alterar a tonalidade do marfim. Alguns fabricantes, para tornar o marfim mais maleável, aplicavam uma variedade de soluções para facilitar o trabalho, como ácido nítrico e fosfórico, que acabavam por afetar as propriedades do material.

Rondot, no seu estudo, não conseguiu estimar com precisão a quantidade de marfim que chegava a China. A maioria dele entrava por meio do contrabando, normalmente por via dos juncos chineses ou siameses que operavam no mar asiático. Era prática comum que os Parsis não pagassem tributos alfandegários, tanto na Índia como na costa oriental da África, onde as presas eram obtidas, nem nos portos chineses. Estimava-se que 60% do marfim utilizado em Cantão era proveniente de Bombaim e os outros 40% do Sião. Outro ponto, que impedia um cálculo mais correto da quantidade de marfim utilizado, se devia ao fato que as peças fabricadas com este material normalmente serem pequenas e produzidas em quantidades reduzidas, passando na alfândega sem serem declaradas, e por decorrência não pagavam nenhum direito de saída.

Outro tipo de leque, que também era muito comercializado, era o leque “*hu shan*”, conhecido no contexto europeu com leque *brisé*, termo francês utilizado pelos colecionadores. O leque desdobrável *brisé* é formado por várias varetas perfuradas e unidas sobre um eixo, fixadas por um rebite, e possuíam uma fita ou fio (geralmente de seda) em ziguezagues, que regulava a abertura do leque. As varetas eram normalmente de madeira, marfim, madrepérola, carapaça de tartaruga, ou outro material rígido. Neste tipo de leque, em especial aqueles fabricados em marfim e carapaça de tartaruga, as guardas eram mais espessas e tinham um trabalho em motivo floral intrincado. Diferiam muito em relação aos leques desdobráveis com folhas de papel.

Os leques fabricados em madrepérola ocupavam um espaço importante na produção voltada para o mercado de exportação. Por vezes, os artesãos que trabalhavam o marfim também executavam peças de madrepérola. Em Cantão, eram utilizadas diversas qualidades de madrepérolas, sendo a de primeira linha aquela proveniente de Manila, que era obtida, a cada ano, nas costas das Filipinas, desde Mindoro até Mindanao, principalmente entre os meses de abril, maio e junho. As madrepérolas obtidas em Singapura, Filipinas e Ilhas Molucas também eram muito estimadas. A madrepérola, designada de “bastarda”, era importada de Bombaim pelos Parsis e provinha dos mesmos locais que o marfim, ou seja, costa de Zanzibar e de Mascate. Também chegava, de tempos em tempos, alguns carregamentos de madrepérola

²⁵ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 221.



Figura 5: A peça é um leque *brisé* em carapaça de tartaruga loira. A peça possui vinte varetas mais duas guardas em lâminas de tartaruga loira com douramento. Na parte inferior do colo não há decoração.

Fonte: @ Fundação Oriente

provenientes da Califórnia.²⁶ Havia uma diferença grande de preço entre os tipos de madrepérola. Aquela proveniente de Manila chegava a custar, dependendo da época do ano, até dez piastra o picul (unidade de peso que corresponde a cento e trinta e três libras). A importada de Bombaim, por sua vez, era comercializada com valores que giravam por volta de uma piastra e meia até quatro piastra o picul.²⁷

O processo de fabricação era cuidadoso. Primeiramente as conchas eram escolhidas e aquelas que não estivessem quebradas eram separadas para serem gravadas e esculpidas. Para o fabrico de facas de abrir cartas, eram reservadas aquelas que eram planas e largas, as mais espessas eram utilizadas no fabrico de carimbos, caixas de rapé, dedais etc. O restante das madrepérolas era utilizado na decoração de móveis e pequenos artefactos. A madrepérola era amolecida em água fervente, e depois compactada numa prensa, para formar folhas planas, finas e lisas. Em seguida, estas folhas eram cortadas de acordo com a forma desejada. Devido ao seu preço e à dificuldade de processamento, a madrepérola era mais comumente utilizada para decoração de móveis. No fabrico do leque de madrepérola, as peças eram cortadas e depois recebiam a gravação sobre sua superfície. Era preciso muita atenção no fabrico para combinar as varetas que poderiam ser oriundas de conchas diferentes. As cenas esculpidas eram cheias de detalhes, sendo comum a representação de cenas do cotidiano. A documentação informa que em Hoaching e Shongshing havia artesãos e lojas especializadas na produção desse material. As varetas de leque de madrepérola, até vinte centímetros, custavam em média quatro piastras. Dependendo da dimensão, estrutura e tipo de gravação o valor poderia ser maior, chegando a seis ou oito piastras.

²⁶ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 223.

²⁷ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 224.

As carapaças de tartarugas utilizadas para fabrico de leque e outros objetos provinham dos arquipélagos indonésios. As placas que cobriam a carapaça e o peitoral das tartarugas eram destacadas e armazenadas em grupos compostos de treze placas. Em Cantão se preferia as carapaças espessas, com manchas amarelas, pois estas obtinham um valor mais elevado no mercado. Havia também aquelas que tinha manchas alaranjadas e transparentes, que eram utilizadas no fabrico de diferentes objetos de boa qualidade. O preço da carapaça, em 1845, na cidade de Cantão, era de seiscentas piastras o picul, e em Singapura variava girava entorno de quinhentas piastras.²⁸ A melhor qualidade de carapaças provinham das Molucas e da Nova-Guiné, mas as que eram utilizadas em Cantão, provinham principalmente da região de Bornéu, Bali e adjacências.²⁹

O osso era outro material utilizado no fabrico de leques e provinham das ilhas localizadas na costa chinesa. Utilizava-se ossos de búfalos, pois estes eram considerados mais espessos que os ossos dos bois chineses. Também possuíam outras qualidades, eram menos porosos e possuíam um belo tom de branco. Alguns ossos provinham da Mongólia e sobretudo do deserto de Cobi, que também fornecia ossos de dromedário, que eram utilizados para peças de maior dimensão. Para realizar o branqueamento dos ossos, estes eram fervidos várias vezes, a fim desengordurá-lo bem, em seguida eram expostos ao sol. Os ossos de búfalos, bem branqueados e polidos, tinham um aspeto muito bonito e ficava difícil distingui-los dos objetos feitos de marfim.³⁰ Os leques fabricados com este material eram comercializados por duas piastras a unidade.³¹ Também se utilizavam chifres de rinoceronte, que provinham de Bombaim e da Cochinchina, sendo os exemplares deste último local o mais apreciado. Eram poucos os artigos exportados feitos deste material, mesmo os chineses esculpindo com grande maestria.

O bambu (*bambusa arundinacea*) era utilizado com muita frequência no fabrico de leques e outros objetos e mereceu a atenção dos negociantes.³² A haste do bambu reta, redonda, oca e polida, com nós a cada vinte e cinco ou quarenta centímetros de distância, um dos outros, era a mais adequada para o fabrico de diferentes tipos de peças. Havia uma grande variedade de bambus. As espécies menores atingiam treze metros de altura e as maiores chegavam a vinte e três metros. Os diâmetros poderiam variar de quatro a vinte e dois centímetros. A cor da casca era geralmente amarelada, com tons mais escuros em algumas partes. O bambu era cortado no período da primavera, ou conforme a necessidade dos proprietários, sendo o

²⁸ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 227.

²⁹ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 227.

³⁰ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 230.

³¹ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, pp. 228-229.

³² HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, pp. 230-231.

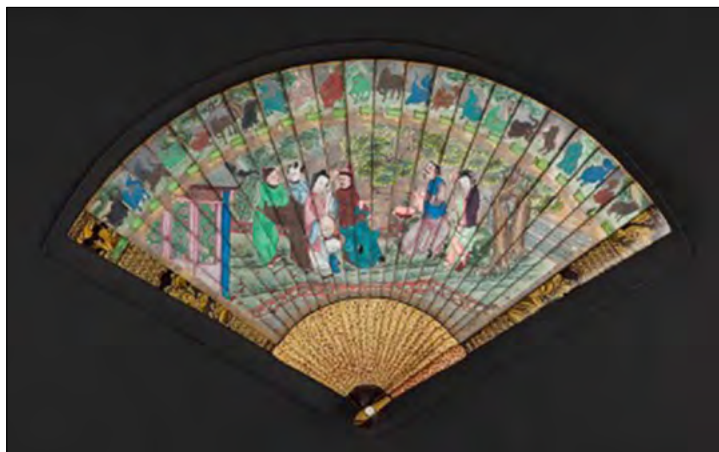


Figura 6: A peça é um leque *brisé* fabricado em madeira lacada e pintada com motivos orientais. O conjunto possui vinte e duas varetas e duas guardas decoradas nos dois lados com paisagens, animais e desenhos geométricos.

Fonte: @ Fundação Oriente

mais comum o corte a cada quatro anos. As plantações de bambu eram grandes nas províncias do Sul e do Centro da China, mas havia algumas variedades que se aclimataram ao Norte. As províncias que produziam em abundância eram Tchê-Kiang, Fo-Kiên e Hounan. A província de Chann-tong fornecia bambus pequenos e muito duros. O preço de um bambu, de oito até dez metros de comprimento com uma base inferior de onze centímetro de diâmetro e superior de quatro centímetros, custava aproximadamente meia piastra. Em Cantão, era possível encontrar peças de tamanho maior cujos valores oscilavam entre doze até cem piastras.³³

A madeira de sândalo, de primeira qualidade, era utilizada para o fabrico de peças requintadas. O material provinha da costa do Malabar, Timor, Molucas, Ilhas Sandwich e de outras ilhas da Oceânia, e o seu preço oscilava bastante conforme a demanda. Era reservada parte das toras de madeira, normalmente a mais compacta, para o fabrico de leques. As peças recebiam entalhamento de artistas que se esmeravam nos pequenos detalhes, alguns deles com elegantes iniciais. A tendência era utilizar as varetas em madeira sândalo e as guardas com outro tipo de madeira. Os exemplares totalmente esculpidos custavam de três a quatro piastras.³⁴

Muitos leques recebiam no seu acabamento uma cobertura de laqueada. A laca era uma resina obtida da *rhus verniciflua* (*toxicodendron vernicifluum*), sendo considerada que aquela produzida na região de Kiang-si era a de melhor qualidade e que dava uma aparência

³³ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, pp. 25-26.

³⁴ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 228.

mais bela as peças.³⁵ A resina bruta era um polímero natural que passava por um processo de purificação para liberar o excesso de água, por meio de um processo de agitação e aquecimento, só depois é que a resina era aplicada sobre o suporte que se desejava. Há registros que o uso mais recuado seria no período dos Reinos Combatentes (475-221 a. c), sendo comum os primeiros objetos serem lacados em preto ou vermelho, que era obtido com a adição de carvão ou cinabre à seiva refinada, ou sulfureto de mercúrio. A resina também poderia ser obtida da *augia sinesis*, madeira parecida com o freixo. A coleta do material só poderia ocorrer depois que a árvore completasse oito anos. A extração era feita nas noites de verão, fazendo-se uma incisão no tronco. A seiva era recolhida e considerava-se uma boa produção quando se obtinha numa única noite dez quilogramas da substância. Os trabalhadores que faziam a extração deveriam cobrir as mãos e proteger os olhos para não terem contato com a resina que provocava efeitos inflamatórios.³⁶ Era possível obter material para o fabrico de verniz de qualidade inferior de outras árvores como *dryandra cordata* e do *rhys semi-alata*. A resina chegava a Cantão em pequenos barris de formato oval, de diferentes dimensões, que poderiam variar de capacidade. A primeira operação era identificar a qualidade do material. Era considerada de boa qualidade aquela que tivesse uma coloração similar a de café com leite. A que tinha uma cor mais pálida era classificada de gênero inferior. Esta variedade tinha um preço entorno de quarenta a cinquenta piastras o picul, as melhores tinham um preço estimado de noventa a cem piastras. Para preservar melhor a resina era preciso, depois de aberto o barril, que fosse colocado uma folha de papel com gordura sob a superfície da goma para impedir que a mesma escurecesse e secasse.

Para a preparação da laca era preciso verter a resina sobre uma mesa longa, que tinha de comprimento aproximadamente de um metro e meio e de largura um metro. Misturava-se em porções específicas resina, água, óleo de amendoim, banha de porco e vinagre. A operação deveria ser feita em lugar aberto e com luminosidade, caso isto não fosse observado a laca seria de má qualidade. O operário, com um pincel com cerdas achatadas e curtas e de largura aproximada de quinze centímetros, espalhava sobre toda a superfície da mesa de maneira suave, sem que se formasse bolhas na operação. Esta operação durava todo o dia.³⁷ Os objetos lacados passavam por três operações distintas: selagem, secagem³⁸ e polimento; aplicação da laca; e desenho e douramento dos ornamentos. A selagem era feita aplicando-se uma camada de gordura de porco, que recebia o pó peneirado de arenito vermelho, que era pulverizado sobre a peça. Esta camada deveria ser espessa e era preciso utilizar esse tipo de gordura para

³⁵ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 120.

³⁶ WATT, James C. Y. ; FORD, Barbara Brennan - *East Asian Lacquer – The Florence and Herbert Irving Collection*, p. 2.

³⁷ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, pp. 120-121.

³⁸ WATT, James C. Y. ; FORD, Barbara Brennan - *East Asian Lacquer – The Florence and Herbert Irving Collection*, p. 2.



Figura 7: A peça é um leque *brisé* de madeira lacada, decorada com cenas orientais a dourado, vermelho e roxo. O conjunto é formado por vinte varetas mais duas guardas pintadas diferentes cenas do cotidiano chinês e paisagens em tons de dourado, rosa, lilás etc. O colo do leque, parte inferior, é decorado em dourado com motivos naturais/florais. Fonte: @ Fundação Oriente

que a laca tivesse aderência.³⁹ Para se aplicar a laca era preciso que madeira/bambu estivesse bem seca. O operário deveria alisar a madeira/bambu com cuidado e aplicar a substância em todas as reentrâncias. A operação poderia ser feita com uma estopa. Após isto, a peça deveria secar. O procedimento deveria ser repetido até que se obtivesse uma camada uniforme.⁴⁰

A aplicação do verniz de laca deveria ser feita num local com pouca iluminação e que o ar chegasse apenas por uma pequena abertura. Aplicava-se uma camada de laca sobre a peça, a qual depois era levada para um lugar mais escuro quente e úmido, onde teria início o processo de secagem. Era aconselhável que o objeto ficasse livre de correntes de ar para secar. Uma vez concluído este processo, começava a etapa de polimento com uma pedra de granulação fina e repetia-se a operação até que se obtivesse uma superfície de um negro azeviche e também o mais brilhante possível. As peças mais belas recebiam entre quinze e vinte camadas. Não era aconselhável aplicar menos que três camadas e mais que dezoito camadas. As peças deveriam ser acabadas com um polidor de granulação fina, chamado *lo-yan-chi*. O verniz deveria se aplicado com pinces com cerdas de barba de bode e pelo de vaca. Quando se identificava, algum pequeno grumo, este deveria retirado com ajuda de uma pedra argilosa branca, fina que era proveniente de Chao-king.

Depois que a laca estivesse perfeitamente seca, as peças eram encaminhadas para os artesãos decoradores que faziam aplicações, conforme os modelos existentes em papel. O artesão começava a fazer, com lápis branco, um esboço da ideia que ele desejava, ou tinha

³⁹ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 121.

⁴⁰ WATT, James C. Y. ; FORD, Barbara Brennan - *East Asian Lacquer – The Florence and Herbert Irving Collection*, p. 2.

sido encomendado. Quando estava satisfeito com o seu croqui, ele repassava com um ponta metálica e traçava os pequenos detalhes do tema. O mais comum era que o chefe do atelier de pintura desenhasse em tinta nanquim a composição no papel. O aprendiz, em seguida, com um pincel repassava o desenho para a peça com um pincel molhado. Para pintar em cor vermelha era preciso uma mistura especial de laca de primeira qualidade. Caso se desejasse obter alto relevo era preciso aplicar várias camadas sucessivas de laca vermelha, que secava rapidamente. Para realizar o douramento, os artesãos aplicavam dois tipos de ouro. Um em pó, de cor avermelhada, e o outro, em pequenas folhas, que era designado de verde. O ouro avermelhado deveria ser aplicado com um chumaço de algodão. O ouro, designado verde, se aplicava com pincel. Os dois tipos se fixavam sobre a laca úmida, sem que fosse necessário utilizar qualquer tipo de mordente. Os traços mais delicados se pintavam com um pincel extremamente fino.⁴¹ Diversos objetos recebiam acabamento lacado, além dos leques e seus respectivos estojos, identificamos caixas de chá, caixas e mesas de jogo, biombos, consoles, armários etc. A laca chinesa, apesar de inferior quando comparada a produzida no Japão, era muito apreciada pelos europeus que consumiam objetos fabricados com vernizes.⁴² Deve-se destacar que o valor de uma peça lacada não estava na decoração que esta recebia, mas sim no maior cuidado, ou não, na aplicação do verniz.⁴³ Por conseguinte, o preço desses objetos variava em função da aplicação de mais camadas de verniz, o que significava aumento dos gastos com a mão de obra. A seguir apresentamos uma tabela que permite constar o preço de algumas peças, de primeira linha, em laca:

Tipo de peça	Preço por peça em piastras
Leque de 20 centímetros de altura	2 a 10
Caixa de chá	1 a 20
Caixa com aplicações de marfim	5 a 20
Caixa de jogo, sem decoração interna	10 a 20
Mesas de jogo	10 a 25
Tabuleiro de xadrez/dama em madrepérola	20 a 60
Biombo entre seis e oito folhas	40 a 100
Tabuleiros de jogos	10 a 30

Tabela elaborada pelo autor

Fonte: HEDDE, Isidore, RENARD, Edouard, HAUSMANN, A. e RONDOT, Natalis. *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*. Paris: Librairie du Commerce chez Renard, 1849, p. 124.

⁴¹ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - **Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine**, pp. 122-123.

⁴² HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - **Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine**, p. 125 e p. 93.

⁴³ WATT, James C. Y. ; FORD, Barbara Brennan - **East Asian Lacquer – The Florence and Herbert Irving Collection**, p. 3.



Figura 8: A peça é um leque plissado de tecido bordado com varetas em madreperola.

O conjunto é formado por dezoito varetas mais duas guardas em madreperolas decoradas com elementos florais e vegetais.

Fonte: @ Fundação Oriente

O leque *brisé* lacado a preto e dourado foram os mais comuns. As varetas recebiam desenhos de cenas chinesas. Os leques de laca prateada são mais raros porque a camada de pintura de prata aplicada se oxidava e em alguns casos perdia a coloração com facilidade.

O artesão chinês começava seu trabalho a sete horas da manhã e seguia até as três horas da tarde. Na sequência havia duas horas de descanso. As atividades eram retomadas as cinco horas da tarde e iam até meia-noite. A jornada era de quinze horas de trabalho por dia. Os mestres concediam aos melhores empregados duas a três horas de ausência por dia, sendo muito comum que este tempo livre fosse utilizado para fumar ópio. Os trabalhadores comumente trabalhavam onze meses durante um ano. Os demais dias eram gastos para visitar suas famílias no campo, ou para celebração de festas. O salário poderia variar de dez até duzentas piastras por ano, mas a média era de cem piastras para os bons operários, que também eram pagos pelo mês de ausência e que eram normalmente alimentados e alojados.⁴⁴

Os artistas empregados na decoração dos leques eram de uma habilidade surpreendente. Eles executavam um tema dado em menos tempo que a maioria dos coloristas europeus. Eles demonstravam possuir segurança na realização do trabalho e executavam com precisão as linhas e os desenhos com grande leveza e fineza.

O preço dos leques e das folhas pintadas variavam muito. Havia aqueles que custavam doze piastras a peça. Os que eram de marfim, sândalo e carapaça de tartaruga valiam entre três e cinco piastras a peça. Aqueles que eram montados com madeira lacada, e tinham figuras com roupas de seda, e faces de marfim (tipo “mandarim”) custavam de setenta e

⁴⁴ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 232.

cinco centavos à três piastras a peça. Os leques, com varetas de bambu e folha de papel, eram possíveis de serem adquiridos, conforme a sua qualidade, entre vinte e cinco centavos e três piastras a dúzia. Os leques simples, com folhas de papel, valiam uma piastra e cinquenta centavos a dúzia. Os de folha de palmeira, com uma parte lacada, eram vendidos a uma piastra e vinte e cinco centavos a dúzia, os de folha pintada e bordada, de três a seis piastras a dúzia. Os de penas de pato ou de ganso eram comercializados pelo valor de três a doze piastras a dúzia, aqueles fabricados com de penas de argus, valiam de uma piastra e vinte e cinco centavos à uma piastra e cinquenta centavos a peça.⁴⁵ Os leques de pena de ganso passaram a ser exportados da China para a Europa e América, em maior profusão, a partir das primeiras décadas do século XIX. Normalmente as penas eram montadas sobre uma estrutura que poderia ser de marfim, carapaça de tartaruga, sândalo, osso etc. Algumas das penas eram decoradas com pinturas, ficando conhecidas pelo “estilo cantonês”, ou seja, com imagens de pássaros e flores.⁴⁶

Era comum que as peças mais baratas fossem acondicionadas, para venda, em uma pequena caixa de seis em seis. Os leques de preço médio eram embalados separadamente em um estojo de papelão. Os leques de prata, marfim, carapaça de tartaruga e madrepérola eram acondicionados em caixas lacadas em preto, que recebiam acabamento com flores e seda bordada. As folhas de leques poderiam ser vendidas separadamente. Neste caso, elas eram dispostas numa caixa de papel cartão, podendo variar entre doze e vinte e cinco unidades, sendo que cada uma delas deveria antes ser embalada numa folha de papel de proteção. Muitas folhas de leque foram enviadas para os Estados Unidos, Índia, América do Sul e Austrália, a fim de se executar a montagem final nos locais onde seriam comercializadas as peças.⁴⁷

As exportações de leques e outros objetos de pequeno porte cresciam a cada ano, mas é difícil realizar uma estatística das mesmas, porque normalmente não eram registados na alfândega.⁴⁸ Apesar dos registos escassos é possível delinear um quadro aproximado da dinâmica que envolvia esta prática comercial. Entre 1826-1827 e entre 1830-1831, as cifras de exportação de leques de Cantão para os Estados Unidos giraram entorno de cem mil unidades, sendo o valor total deles estimado em duas mil piastras. No biênio de 1832-1833 a exportação se elevou para mais de setecentas e vinte e cinco mil peças, e o valor da operação foi orçado acima de vinte e uma mil piastras. A Câmara de Comércio de Cantão avaliou que, no ano de 1837, a remessa de leques chegou a ser superior a cento e setenta

⁴⁵ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 93.

⁴⁶ IRÖNS, Neville John - *Fans of Imperial China*, p. 49.

⁴⁷ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 93.

⁴⁸ HEDDE, Isidore ; RENARD, Edouard ; HAUSMANN, A. ; RONDOT, Natalis - *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*, p. 225.

mil, de diferentes qualidades e valores. Para os anos de 1844 e 1845 a exportação de leques de Cantão para outras partes do mundo estava assim distribuída:

Exportação de leques da China 1844-1845

País	1844		1845	
	Quantidades	Piastras	Quantidades	Piastras
Inglaterra	5.873	6.546	5.496	6.240
Estados Unidos	13.980	15.254	28.489	30.265
França	3.757	1.732	66	63
Holanda	435	295	32	32
Dinamarca	-	-	56	56
Alemanha	-	-	21.775	21.775
Portugal	-	-	250	250
Totais	24.045	23.827	56.164	58.681

Tabela elaborada pelo autor

Fonte: HEDDE, Isidore, RENARD, Edouard, HAUSMANN, A. e RONDOT, Natalis. *Étude pratique de commerce d'Exportation de la Chine*. Paris: Librairie du Commerce chez Renard, 1849, p. 93.

Conforme Carl L. Crossmann, em *The China Trade*, os leques chegaram em grande quantidade aos EUA, nesse período. Em um leilão, realizado em 1834, foram postos a venda mais de cinco mil peças. A venda em hasta pública de mercadorias provenientes da China ocorria desde 1784, depois do retorno da embarcação “Empress of China”. Os leques destinados ao mercado norte-americano tinham temas mitológicos e alegóricos. Havia também o comércio de leques *brisé*, que eram fabricados com medalhões na parte central, sem inscrições, os quais poderiam receber posteriormente monogramas ou pinturas de cenários bucólicos.

O estremecimento das relações da China com a Companhia Britânica se intensificou a partir de 1834, quando esta perdeu a concessão real para monopolizar o comércio de produtos chineses.⁴⁹ A relação entre a China e a Inglaterra se alterou quando em 1839, o império sínico endureceu as medidas contra o tráfico ilegal de ópio que era praticado por traficantes de drogas britânicos, dentre eles William Jardine (1784-1843). As práticas de comércio ilegal do ópio datavam de meados do século XVII e se intensificou com a aceleração das trocas comerciais.⁵⁰ O ópio era ilegal na Inglaterra e oficialmente a Companhia das Índias Orientais não comercializava essa mercadoria. Contudo, havia o comércio feito por mercadores que se enriqueceram.

⁴⁹ FAIRBANK, John King ; GOLDMAN, Merle - **China uma nova História**, p. 187

⁵⁰ VISENTINI, Paulo Fagundes; PEREIRA, Analúcia Danilevicz - **História mundial contemporânea (1776-1991): Da independência dos Estados Unidos ao colapso da União Soviética**, p. 106.

Todavia a questão principal era a falta de paridade da balança de pagamento entre as duas potências. A China, a fim de preservar as reservas de prata que era a base monetária do país, restringiu o comércio do porto de Cantão com a Europa. Sua intenção era concentrar as vendas de produtos como chás, porcelanas e tecidos. Para suprir o deficit causado, os britânicos sistematicamente começaram a exportar o ópio que produziam em suas possessões na Índia.⁵¹ Apesar do comércio ilegal, o ópio foi contrabandeado, atendendo aos interesses escusos de alguns comerciantes ingleses e chineses. A fim de evitar uma crise monetária na China e conter o consumo de ópio, o imperador Daoguang (1782-1850) definiu pelo confisco de todo o ópio encontrado com comerciantes estrangeiros que foram detidos, bem como foi bloqueado o acesso deles aos *hongs*.⁵² Tal medida gerou o estopim da guerra que aconteceu em 1840.⁵³

A composição de forças se alterou depois do final da Primeira Guerra do Ópio (1839-1842), com a assinatura do Tratado de Nanquim, em 1842, assim como de outros tratados adicionais que estabeleceram a abertura dos portos chineses. Pelo acordo, os portos de Guangzhou, Fuzhou, Ningbo e Xangai foram abertos ao comércio britânico, sendo garantido também o direito de residência e propriedade de comerciantes nos portos do tratado. Além disso, eles ficavam sujeitos à jurisdição de acordo com suas próprias nacionalidades.⁵⁴ Era cedido também a ilha de Hong Kong a Inglaterra. Tinha início assim uma nova fase das relações comerciais da China com o mundo que duraria até meados do século XX. Como observou Fairbank e Goldman:

“Cada Porto do tratado estava centrado em uma seção estrangeira recém-construída na margem de uma cidade chinesa em ebulição e dominada pelo alto mastro branco do consulado de Sua Majestade. Suas instituições estrangeiras incluíam o clube, a pista de corrida e a igreja. Era governada por um cônsul britânico e seu colegas de outras nações e protegida por pequenas canhoneiras ancoradas no dique. Em Guangzhou, Xiamen e Fuzhou, a comunidade estrangeira obteve maior proteção por estar estabelecida em uma ilha. Em Ningbo, Shanghai e outros lugares, a área estrangeira estava separada da cidade chinesa por um rio, canal, córrego ou curso d’água navegável.”⁵⁵

⁵¹ ROBERTS, J. A. G - **História da China**, pp. 191-194.

⁵² Em 1830, o filho do imperador Daoguang morreu viciado em ópio, e isso parece ter mostrado às autoridades chinesas a gravidade da situação.

⁵³ FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle - **China uma nova História**, p. 193.

⁵⁴ Conforme Fairbank e Goldman: “O Tratado de Nanjing (1842) incluíam (1) extraterritorialidade (jurisdição consular estrangeira sobre estrangeiros nacionais), atualização de uma antiga prática chinesa; (2) indenização; (3) tarifas moderadas e contato estrangeiro direto com os coletores aduaneiros; (4) tratamento às nações mais favorecidas (uma expressão de “benevolência imparcial” da China em relação a todos os estrangeiros); (5) liberdade comercial sem monopólio (há muito o costume adotado em Kashgar. Além disso, locais designados para comércio (agora chamados de portos submetidos a tratados comerciais) eram um antigo costume na fronteira chinesa e relações iguais sem as três reverências e nove prostrações de Kowtow que haviam sido comuns nas fronteiras de Kokand e da Rússia”. FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle - **China uma nova História**, pp. 191-192. ALEXANDER, Hélène - **Made in China - Chinese export fans from the Edrina Collection and the Fan Museum**, p. 138.

⁵⁵ FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle - **China uma nova História**, p. 193.



Figura 9: A peça é um leque plissado tipo “mandarin” fabricada em metal dourado trabalhado com esmalte em tom de azul e verde. O conjunto é composto por doze varetas mais duas guardas de metal dourado. O colo do leque é trabalhado com motivos florais, que recebem esmalte em tom azul e verde. Fonte: @ Fundação Oriente

Em 1843 ocorreu o estabelecimento da sede do governo em Hong Kong (porto Fragrant), dando ensejo a um novo momento das relações anglo-sínicas. A ilha passou a ser utilizada por firmas inglesas, como Jardine Matheson & Company e Dent & Company.⁵⁶ Outra mudança foi o início das atividades dos veleiros mercantes “Clipper”, que tinham maior capacidade de carga e maior velocidade. O que permitia que uma quantidade maior de produtos chegasse a Europa, com redução de custo devido ao frete, tendo repercussões também na produção e comercialização asiática, uma vez que foi necessário encontrar um novo ponto de equilíbrio entre oferta e demanda.⁵⁷

Em 1844, China e Estados Unidos assinaram o Tratado de Wang-Hsia (Wangshia), por este documento foram estipuladas tarifas fixas sobre o comércio nos portos incluídos no

⁵⁶ IRÖNS, Neville John - *Fans of Imperial China*, p. 19.

⁵⁷ IRÖNS, Neville John - *Fans of Imperial China*, p. 21.

tratado. Era estabelecida a garantia que os súditos chineses seriam julgados e punidos sob as leis chinesas e que os cidadãos americanos pelo cônsul americano. O império chinês tinha o direito de confiscar navios americanos que operassem fora do estabelecido, dentre outros itens. Na prática, o Tratado de Wangshia acabou concedendo os mesmos privilégios que a Grã-Bretanha usufruía, além de estabelecer que os eventuais crimes cometidos por americanos, na China, seriam julgados pelos tribunais americanos. Pode-se afirmar que este documento foi um marco importante na construção de uma relação comercial regulamentada do Estados Unidos com a China. Contudo, deve-se ressaltar que as autoridades locais dos portos estavam mal aparelhadas para lidar com um volume de comércio que cresceu e não possuía regras consistentes, o que favoreceu as práticas de corrupção.

Os tratados da China com Grã-Bretanha, EUA e França (1844) e posteriormente o que foi celebrado com a Rússia (1858) eram acordos de bases desiguais, conforme observa Fairbank e Goldman:

“A China foi posta contra a sua vontade em uma posição mais fraca, aberta às invasões do comércio ocidental e, ao mesmo tempo, à sua cultura. Em torno do século XX, depois da elaboração precisa de três gerações de eficientes cônsules ocidentais, a estrutura do tratado era um mecanismo articulado de modo abrangente e preciso. Estava baseada, antes de tudo, nos portos incluídos no tratado, cinco no início e, ao final mais oito. Os principais portos, tinham uma impressionante semelhança física e institucional. Cada um deles tinha margens (diques) barulhentos e populosos e armazéns (godowns) fervilhando de cules (um termo estrangeiro para trabalhadores chineses), que substituíram as máquinas. Toda essa atividade estava sob a supervisão de intermediários chineses (gerentes contratados no exterior) que administravam os negócios sob a chefia suprema dos taipans estrangeiros (gerentes de empresas)”.⁵⁸

Um segundo confronto entre a China e a Inglaterra ocorreu entre 1856-1860, conhecido como Segunda Guerra do Ópio. A nomeação de um novo comissário imperial em Cantão, chamado Ye Mingchen (1807-1859), com a expressa missão de acabar com o comércio de ópio, gerou novos embates. Ye Mingchen apreendeu, em 1856, a embarcação “The Arrow”, propriedade de um chinês residente em Hong Kong, tomando medidas enérgicas contra a tripulação.⁵⁹ Em resposta a este ataque, o governador de Hong Kong, Sir John Bowring (1792-1872), depois de obter reforços bombardeou Cantão. Muitas propriedades foram destruídas e incendiadas. Após a morte de um missionário francês, os ingleses conseguiram o apoio da França e também da Rússia contra o império chinês. Os confrontos ocorreram em diferentes partes. A China foi derrotada nos confrontos e foi obrigada a assinar o Tratado de Tianjin (1858), que permitia a estada de diplomatas estrangeiros em Pequim, concedia

⁵⁸ FAIRBANK, John King; GOLDMAN, Merle - **China uma nova História**, p. 191.

⁵⁹ IRONS, Neville John - **Fans of Imperial China**, p. 25.

liberdade religiosa aos cristãos e permitia a atividade missionária cristã, bem como a liberdade dos súditos chineses poderem praticar o cristianismo sem punição, além de se estabelecer a legalização da importação de ópio. O acordo estabeleceu também que dez portos chineses ficariam abertos ao comércio internacional. Além destas imposições, havia a obrigatoriedade do pagamento de indenizações de guerra, o que abalou a dinastia Qing. Alguns confrontos voltaram a acontecer, levando o saque do antigo Palácio de Verão e a ocupação do complexo do palácio da Cidade Proibida. Por fim, os chineses aceitaram as bases do Tratado que foi confirmado pela Convenção de Pequim, em 1860. O acordo beneficiou a Inglaterra e a França, que a partir desse momento passaram a ter maior influência sobre a Indochina.

Em suma, pode-se dizer que há um enfraquecimento do Estado chinês após a Guerra do Ópio. Outro ponto que merece destaque é que os embates entre chineses e estrangeiros destruiu muitas feitorias em Cantão, fazendo com que os artesãos se dispersassem. Muitos deles procuraram a cidade de Hong Kong, que oferecia maiores recursos e estabilidade para seus negócios. Paulatinamente, esta localidade passou a ser um centro de manufaturas e a concentrar uma grande população. Por decorrência, a produção e exportação de leques sofreu oscilações como as demais mercadorias.⁶⁰

Identificamos artesãos importantes agindo desta maneira como Hoaching (ativo meados do século XIX), conhecido por suas pinturas, esculturas, objetos de prata, etc., que era proprietário de uma grande loja na Club Street, na Ilha de Honan, e abriu uma nova loja em Nanking Road, na cidade de Xangai. O joalheiro Lee Ching, responsável pelo fabrico de joias e leques especiais, alguns deles *brisé* de prata dourada, bem como de guardas para leques mandarim, estabeleceu uma série de lojas primeiro em East Street Canton, depois Sai Hing kai, Canton e também em Club Street, Honan Island. Consta ainda a existência de mais dois locais um em Hong Kong, na 24 a 30 Queen's Road e em Xangai na 729 Nanking Road.⁶¹ Este movimento de abertura de novas oficinas fez com que a fabricação dos leques se pulverizasse na região. Em alguns casos mantendo a estética e o processo de produção, em outros, ganhando adaptações que incorporavam novidades tecnológicas. Os resultados positivos, no âmbito económico, fizeram com que a ilha de Hong Kong se rivalizasse com a cidade de Cantão na distribuição de mercadorias, vindo a superar esta última. A situação sofreu um processo de aceleração acentuada com a descoberta de ouro na Austrália e na Califórnia, o que potencializou o crescimento de Hong Kong. A oferta de emprego e novas possibilidades de crescimento fizeram com que uma emigração em massa de chineses ocorresse, o que expandiu os negócios da ilha. A partir da década de 1880, o declínio do comércio chinês com a Europa e América se faz sentir devido aos problemas sociais internos, bem como com a crescente competição dos produtos japoneses. Estava em curso um novo reordenamento político e económico.

⁶⁰ DELEO, Thomas - *Macau or not Macau – That is the question*, pp. 44-46.

⁶¹ IRÖNS, Neville John - *Fans of Imperial China*, p. 21.

Bibliografia

ALEXANDER, Hélène - **Made in China - Chinese export fans from the Edrina Collection and the Fan Museum**. Greenwich/Londres: Fan Museum, 2015. ISBN 9780954031985

AMARO, Ana Maria - **Da folha de Palmeira à peça de museu – o leque chinês**. Lisboa: Palácio Nacional de Queluz, 1999.

ATHAYDE, Sylvia - **Exposição “O Leque – seu tempo e sua linguagem”**. Salvador: Museu de Arte da Bahia, 1995.

BAIARD, Christina Jane - **The Liverpool China Trade 1834-1880**. [texto policopiado] Londres: School of Oriental and African Studies, 1997, Tese – School of Oriental and African Studies – University of London.

BLONDEL, Spire - **Historie des éventails chez tous les peuples et à toutes les époques**. Paris: Renouard, 1875.

BRUSIONS, Jacques de Savary - **Dictionnaire Universel de Commerce, d’histoire Naturelle, et des arts et métiers**. Paris: Cl. & A. Philibert, 1760.

DELEO, Thomas. Macau or not Macau – That is the question. In: **Fans – The Bulletin of the Fan Circle International**, 2017, p. 47; AMARO, Ana Maria - **Da folha de Palmeira à peça de museu – o leque chinês**. Lisboa: Palácio Nacional de Queluz, 1999.

FAIRBANK, John King e GOLDMAN, Merle - **China uma nova História**. Porto Alegre/RS: LPM, 2007. ISBN 978-8525415684

GOSTELOW, Mary - **The Fan**. Dublin: Gill and Macmillan, 1976. ISBN 9780717107216

HEDDE, Isidore, RENARD, Edouard, HAUSMANN, A. e RONDOT, Natalis - **Étude pratique de commerce d’Exportation de la Chine**. Paris: Librairie du Commerce chez Renard, 1849.

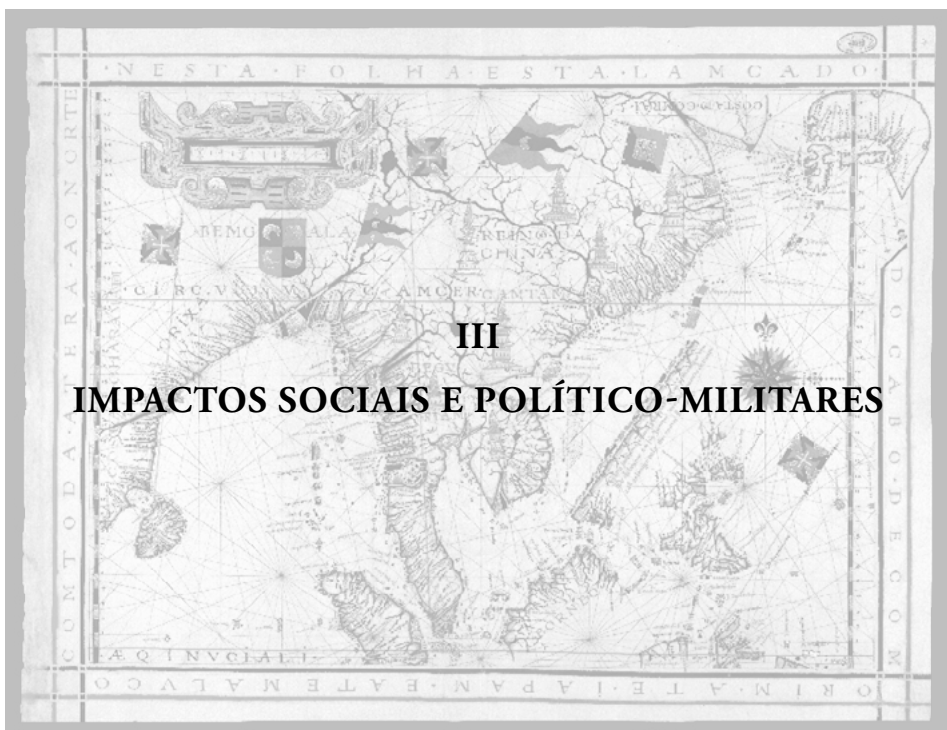
IRÖNS, Neville John - **Fans of Imperial China**. Hong Kong: Kaiserreich Kunst, 1981. ISBN 9780090791804

ROBERTS, J. A. G. **História da China**. Lisboa: Edições Textografia, 2011. ISBN 9789898811295

VISENTINI, Paulo Fagundes; PEREIRA, Analúcia Danilevich. **História mundial contemporânea (1776-1991): Da independência dos Estados Unidos ao colapso da União Soviética**. 3. ed. Brasília: Funag, 2012. ISBN 9788576314189

WATT, James C. Y. E FORD, Barbara Brennan - **East Asian Lacquer – The Florence and Herbert Irving Collection**. New York: Metropolitan Museum of Art, 1992. ISBN 087099622-3

YANG, Alexander Chung Yuan. O Comércio de Cantão (1720-1796). **Revista de História**, São Paulo, v. 54, n. 107, 1976. ISSN: 2316-9141



III

IMPACTOS SOCIAIS E POLÍTICO-MILITARES

O MATEMÁTICO DAS ESTRELAS. HISTÓRIAS DE ESPÍOES E DE PARTILHA DE SABERES NA RESSACA DAS PRIMEIRAS VIAGENS DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO.

Amândio Barros¹

Resumo

Este trabalho tem como objetivo analisar a circulação de saberes e de informação entre os impérios e reinos ibéricos, e decorre num dos primeiros momentos de grande instabilidade política e social na Índia portuguesa, com rivalidades e confrontos entre facções que apoiavam diferentes escolhas para vice-reis, mesmo contra aquelas que eram feitas no Reino. Entre os participantes ativos dessas disputas, e muito por causa disso, frei João Caro acabará por definir um rumo que o afastará de Portugal e o levará a protagonizar um episódio de espionagem que integra a questão da posse das Molucas. Dominicano andaluz, estante em Cochim, participou ativamente no debate político e religioso da Índia portuguesa, nas questões técnicas sobre cartografia e navegação e nos próprios negócios da pimenta, construindo uma reputação de pessoa competente e influente entre os portugueses. O caso coincide com a intensificação da circulação de espíões, e de gente entre os dois reinos e o uso que o poder lhe dava. Neste estudo, pretendo, acima de tudo, refletir na complexidade das relações humanas, religiosas, sociais, políticas e científicas nesse tempo em que os reinos ibéricos transformavam o mundo e deixavam-se transformar por ele.

Abstract

This work aims to analyse the circulation of knowledge and information between the Iberian empires and kingdoms, set during a period of significant political and social instability in Portuguese India. This era was marked by rivalries and conflicts among factions supporting different choices for viceroys, often in opposition to those decisions made by the Kingdom. Among the active participants in these disputes was Friar João Caro, whose involvement in these rivalries led him to a path away from Portugal, culminating in an episode of espionage related to the possession of the Moluccas. An Andalusian Dominican residing in Cochin, Friar Caro actively engaged in the political and religious debates of Portuguese India, contributed

¹ Academia de Marinha, Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto, CITCEM

to technical discussions on cartography and navigation, and was involved in the pepper trade, earning a reputation as a competent and influential figure among the Portuguese. This case coincides with an increase in the circulation of spies and people between the two kingdoms and the strategic use of this movement by the authorities. In this study, I aim, above all, to reflect on the complexity of human, religious, social, political, and scientific relations during a time when the Iberian kingdoms were transforming the world and being transformed by it.

Introdução

Este texto aborda as complexas relações entre Portugal e Castela depois da viagem de circum-navegação Magalhães-Elcano. Desenrola-se entre Cochim e Évora, trata de alguns aspetos da presença portuguesa na Índia nas primeiras décadas do século XVI, introduz personagens envolvidas no processo de relacionamento com a comunidade cristã local dos chamados cristãos de São Tomé, os conflitos entre a elite dirigente do Estado da Índia, e, já no Reino, envolve diplomacia, espionagem e jogos de poder.

O pano de fundo é o da rivalidade que se abriu entre Portugal e Castela na sequência da viagem de Fernão de Magalhães-Elcano sobre a posse das ilhas das Especiarias e da definição de áreas de influência dos dois reinos entre o Índico e o Pacífico.

Centra-se na figura, mencionada em diversos artigos e livros, mas pouco conhecida, de João Caro, um dominicano andaluz, chegado a Cochim entre 1518 e 1522. Com funções na doutrinação de cristãos recém-convertidos, destacou-se como pregador e conseguiu estar próximo de Mar Jacob, um bispo sírio e líder entre os cristãos de São Tomé, e através dessa ligação teve um importante papel de intermediação entre os portugueses e aquela comunidade.

Algumas razões justificam este estudo. Em primeiro lugar, porque João Caro representa a figura de um membro de uma instituição multinacional, a Igreja, e, em concreto, a Ordem Dominicana, presente nos domínios portugueses do ultramar, rivalizando, por seu turno, com a Ordem Franciscana, pela primazia na obra religiosa cristã na Ásia. Por outro lado, porque exemplifica a circulação de agentes entre impérios e as dificuldades que se lhes colocavam perante questões que desafiavam as suas obediências e/ou lealdades. Finalmente, pretende dar continuidade à investigação que tenho vindo a desenvolver sobre projetos ibéricos relativos à viagem de circum-navegação e suas consequências, cujos resultados apresentei aos últimos simpósios desta Academia e que resultarão na publicação de um livro.

Frades, cristãos do Malabar e a busca de equilíbrios

A presença de João Caro no Malabar coincide com um período que era ainda de instalação das estruturas portuguesas no Oriente. Por natureza, estes momentos são marcados por alguma indefinição, certamente por alguns equívocos no relacionamento entre os que chegam e os que já estavam instalados, e isso, em parte, poderá justificar o clima de alguma convulsão religiosa quando os primeiros padres que rumaram ao Oriente, franciscanos, tentaram impor o rito romano aos cristãos de São Tomé; embora

estes se considerassem “irmãos na fé com os portugueses”, a sua igreja *sírio-nasrani-malabar* tinha costumes e ritos diferentes,² sendo seguidores do nestorianismo.³

Desde o início, os portugueses não tiveram dificuldade em aceitar os cristãos de São Tomé como cristãos, com base no reconhecimento e amizade mútuos. Mostraram-se compreensivos para com as diferenças de rito e os costumes, que haviam surgido durante o longo período de isolamento em que esses cristãos haviam vivido, mas estavam confiantes de que esses *defeitos* poderiam ser facilmente corrigidos; os seus novos amigos e aliados ficariam contentes e felizes sob a jurisdição do grande patriarca do Ocidente e aprenderiam tranquilamente a abandonar as heresias de Nestório, que haviam sido induzidos a aceitar nos dias sombrios antes da chegada dos portugueses. No que os portugueses falharam desde o início, e durante muitos anos, foi entender a intensidade do apego dos cristãos de São Tomé aos modos antigos e, em particular, ao siríaco, que era a sua língua litúrgica.⁴

Quem mais falhou nesta compreensão foi frei Álvaro Penteado, franciscano, que havia aportado à Índia em 1510, ou 1511, enviado pelo governador para Cranganor, para tratar dos cristãos de São Tomé, e para quem tudo o que não fosse rito romano era “erro, heresia ou superstição”.⁵ “Obstinado e temperamental”, segundo o descrevia o vigário-geral Sebastião Pires, em 1527, causou grande insatisfação entre aquela comunidade, a ponto de ter recebido ameaças, de imediato comunicadas às autoridades portuguesas da Índia e ao próprio rei de Portugal.⁶ Queixava-se da linguagem litúrgica síria, da questão das imagens, que a comunidade se recusava adotar, e do batismo dos crentes, que só admitiam ser ministrado pelo bispo.⁷ Quando voltou as atenções para Cochim, para além da firme oposição do bispo mais novo, Mar Denha,⁸ encontrou resistência junto de religiosos vindos do Reino, nomeadamente a do dominicano João Caro.

² SCHURHAMMER, Georg – **Three letters of Mar Jacob bishop of Malabar**, p. 69 (62-86).

³ O Nestorianismo foi uma corrente teológica e doutrinária cristã surgida no século V como uma resposta às controvérsias cristológicas que envolviam a natureza de Jesus Cristo. O nome “Nestorianismo” deriva de Nestório, patriarca de Constantinopla, que viria a ser considerado um herege pelos concílios cristãos.

A principal controvérsia do Nestorianismo ligava-se à relação entre as naturezas humana e divina de Jesus Cristo. Nestório defendia uma distinção rígida entre as duas naturezas, afirmando que eram separadas e distintas. Rejeitava a ideia de que Maria poderia ser chamada “Mãe de Deus” (Theotokos), preferindo o termo “Mãe de Cristo” (Christotokos), enfatizando a separação das naturezas.

O Concílio de Éfeso, em 431 d.C., condenou as visões de Nestório como heréticas. A posição ortodoxa, conhecida como cristologia miafisista, afirmava que em Jesus Cristo há uma única pessoa com duas naturezas inseparáveis: divina e humana. O Nestorianismo foi assim considerado uma heresia e teve influência limitada após o concílio, sendo associado principalmente a comunidades cristãs no Oriente Médio, na Ásia Central e na Índia.

⁴ NEILL, Stephen – **A History of Christianity in India. The Beginnings to AD 1707**, p. 195.

⁵ TT – *Carta de Álvaro Penteado para o cardeal D. Afonso, irmão do rei D. João III, na qual tratava da factura da casa do apóstolo São Tomé. Coleção de cartas*, Núcleo Antigo 876, n.º 55.

⁶ Mar Jacob não o levava consigo para lado nenhum com medo que a população o maltratasse.

⁷ NEILL, Stephen, cit., p. 196.

⁸ GILLMAN, Ian; KLIMKEIT, Hans-Joachim – **Christians in Asia before 1500**, p. 195-196.

Segundo a correspondência então trocada, a presença de João Caro ajudou a suavizar essa imposição, conseguindo afastar Penteado, enviando-o primeiro para Cochim depois para Goa e algum tempo para Portugal, informando o Rei que os cristãos não aceitariam inovações no ritual *bantista*,⁹ e, com tudo isso, estabelecendo relações amigáveis com Raban Masud, *alias* Mar Jacob.

Tendo chegado no início do século XVI, Jacob era um reconhecido líder local entre os cristãos de São Tomé na Índia. Fazia parte de um grupo de quatro bispos sírios, “sorianos”,¹⁰ enviados para a Índia, e da sua biografia sabe-se que mantinha uma relação epistolar com Lisboa e o poder central em Portugal.¹¹ Era um dos principais líderes espirituais e governativos entre os cristãos nestorianos na região. Desempenhava um papel significativo na interação entre os igualmente recém-chegados portugueses e essas comunidades.

Quando os problemas levantados por frei Álvaro Penteado se levantaram, em parte pelo reconhecimento do túmulo de São Tomé, em parte pelo reconhecimento da comunidade e dos seus ritos, em parte, ainda, pela instalação de sacerdotes portugueses junto dela,¹² e se começaram a resolver com a intervenção de João Caro, Mar Jacob enviou uma carta para Portugal, para o Rei, na qual reconhecia que recebera muitos e bons ensinamentos doutrinários de João Caro.

Mas não só de doutrina e de religiosidade se faziam as relações com esta comunidade. Segundo a tradição, construída no século XVI,¹³ os cristãos de São Tomé eram os principais produtores (na *Serra*, em Kerala) e comerciantes de pimenta, até então sobretudo com os muçulmanos, e esse assunto muito interessava aos portugueses, que lhes pretendiam arrebatar o trato.¹⁴ No texto daquela missiva, o bispo também destacava esse tema. Admitia que João Caro participara nessa matéria e tivera um papel crucial na negociação entre os seus cristãos de São Tomé e os portugueses no comércio de pimenta, via porto de Cochim. Persuadiu-o a convencer os cristãos a fornecer pimenta exclusivamente aos portugueses (apesar da ameaça dos muçulmanos, que não desejavam libertar-se do monopólio de que usufruíam até então), fortalecendo a posição dos portugueses no controle desse comércio.¹⁵

Em grande parte por causa disso, João Caro adquiriu certo prestígio na sociedade local, passando não só a desempenhar um papel importante nas questões religiosas e

⁹ MATHEW, K.S.; SOUZA, Teotonio R. de; MALEKANDATHIL, Pius – **The Portuguese and the Socio-cultural Changes in India, 1500-1800**, p. 55, 132.

¹⁰ Assim conhecidos por serem enviados pelo patriarca da chamada velha Igreja do Oriente, ou Sassânida-Mesopotâmia. Mar Jacob era armênio.

¹¹ Encontramo-lo em qualquer história da religião na Ásia, desde logo, nos trabalhos citados.

¹² THOMAZ, L.F. Reis – **A lenda de São Tomé apóstolo e a expansão portuguesa**, p. 404.

¹³ Idem, *ibid.*, p. 368.

¹⁴ PEARSON, Michael – **The New Cambridge History of India. Vol. I, The Portuguese in India**, p. 119 e seguintes.

¹⁵ SCHURHAMMER, Georg, cit., p. 339-340, retomado por SUBRAHMANYAN, Sanjay – **The Career and Legend of Vasco da Gama**, p. 323-324.

comerciais entre os portugueses e os cristãos locais, mas também a ser reconhecido como personalidade influente no grupo português estante em Cochim, que desde então passou a ser o centro de distribuição da pimenta e o principal entreposto português na Índia, naquela época.

Em síntese, o dominicano não apenas contribuiu para consolidar o controle português sobre o comércio de especiarias, mas também evidenciou a interconexão entre os objetivos religiosos e económicos da expansão, e a interação complexa entre os interesses religiosos e comerciais dos portugueses e as comunidades locais, mostrando como figuras aparentemente periféricas desempenharam papéis centrais na configuração do curso da história dos portugueses (e ibéricos) a nível global.

Pregador e Cientista:

Para além das suas habilidades como negociador de pimenta e pregador, Frei João Caro destacou-se como uma figura multifacetada na Índia do século XVI. Envolveu-se nas tramas políticas que marcaram o estado da Índia portuguesa desde o início, e as suas pregações em Cochim, tanto para gentios quanto para cristãos, sobretudo nos momentos mais tensos vividos pela comunidade portuguesa que ali se edificou, nem sempre eram bem-recebidas, evidenciando as complexidades das relações políticas, sociais e religiosas da época.

O fervor militante do clero naquele período não poupava palavras e alvos específicos, mas num ambiente tão volátil como o da Índia portuguesa, proferir mensagens ásperas poderia ter consequências sérias.

§

Antes de as vermos, importa dizer algo mais sobre este dominicano, sobretudo salientar o facto de que o seu saber não se esgotava nas coisas do sagrado e do Direito Canónico. Era também um homem de ciência. De astronomia, astrologia e sua aplicação à navegação. Mais um dos muitos que, também neste domínio da Ciência, circulou entre impérios, à espera que lhe reconheçamos lugar na galeria dos construtores e comunicadores de saberes. Ignoramos onde adquiriu estas competências, mas claramente frequentou estudos superiores.¹⁶ Em Castela? Em Portugal, onde terá estado antes de seguir para a Índia? Trata-se de questões a que, de momento, não é possível responder.

Correndo o risco de antecipar alguns dados que interferem nesta narrativa, recorro a duas cartas que viriam a acarretar a sua perdição, enviadas secretamente para Castela.¹⁷ Nelas, diz de si próprio ser muito habilidoso em diferentes ciências e que o rei de Portugal costumava consultá-lo “en las cosas de sustancia”.

¹⁶ Direito Canónico, provavelmente em Siena (ou em Paris), como veremos por uma alusão que o próprio fez.

¹⁷ Archivo General de Indias (AGI) – leg. 1 de *Papeles del Maluco*, 1519-1547. Escuso-me de repetir notas quando citar estas cartas, remetendo o leitor para a consulta destes documentos, que publicarei no livro que referi que preparo.

As epístolas foram escritas da Índia; portanto, se afirma que o rei português costumava ouvi-lo, é de crer que tenha vivido em Portugal, chegando a frequentar a corte. Essas cartas, contendo esses autoelogios, são a solicitar benesses a Carlos V. E naquele tempo o peticionário tinha de demonstrar valor para se ‘atrever’ a pedir: exibir qualidades, enumerar serviços assinalados prestados (mesmo que a outrem), em suma, mostrar-se e fazer-se útil. Se o discurso hoje nos pareceria pretensioso, era o padrão que todos conheciam e adotavam, e como tal encarado com naturalidade; um rei, um imperador, não quereriam ouvir menos.

João Caro conhecia esta prática e declarava-se “theologo y natural canonysta y mathematico de las estrellas, etc.”. Também ninguém lhe censurava que estabelecesse comparações e se afirmasse melhor do que os outros. O frade estabelecia-as: “E porque tengo señor entendido que vuestra inclita Majestade es codicioso de servidores mathematicos sutiles como parece por las largas mercedes que a los estrangeros portugueses manda hazer siendo flacos sabidores em el arte, me ha parecido dever de hazer el oficio de buem servidor em le ofrecer quanto valgo y puedo com my saber que me sera de mucha merced y gracia em servir a Vuestra Serenissima Majestad”. E, depois de lhe recordar ser “Artista y Teologo y Canonista”, acrescentava ser “em el arte del astrolabio muy entero, em el altura por el Norte y Sol y Cruzero del Sul de mucha ventaja” e por isso desejava servi-lo (mediante pagamento adequado, é certo) como fazia ao rei de Portugal, que “me tiene em my gram credito y me haze honrrroso partido”.

De índole naturalmente pouco comedida, se assim o podemos dizer, o frade João Caro não ficava por aqui. A crescer a esses atributos, procurava convencer Carlos V prometendo-lhe outras coisas, que já veremos.

Relativamente aos seus conhecimentos como matemático das estrelas e do astrolábio, alturas do Norte, Sol e Cruzeiro do Sul em que era, respectivamente, “inteiro e de muita vantagem”, talvez não exagerasse; pelo menos não muito, tendo em conta que um dos seus alunos, Diogo Botelho, que confessava ter aprendido a cosmografia, “a arte da espera”, com ele, em Cochim, foi um lendário piloto, cartógrafo e astrónomo.

Por si só essa seria uma ‘carta de apresentação’ de peso. Diogo Botelho Pereira, era um português nascido naquela cidade, filho bastardo de D. António Real, que a capitaneava no tempo de D. Francisco de Almeida, e de uma das primeiras mulheres portuguesas na Índia, Iria Pereira, que o dito capitão levava do Reino. Botelho criou-se como fidalgo, junto dos governadores. Diz Gaspar Correia (e outros que a ele se referem corroboram o seu parecer) que o jovem “era de vivo espirito e muyto se deitou a saber a arte de pilotar”. Andava sempre com instrumentos de cartear e veio a tornar-se “grande piloto e espérico”. E precisamente porque ali encontrara Fr. João Caro, que o doutrinou na arte e com cujos ensinamentos se viria a tornar “mestre espérico”.

“Da ensinança d’este frade, escreve Gaspar Correia, o Diogo Botelho aprendeu, e com sua pilotagem, que sabia, fazia cartas de marear, e emendava muytos erros nas cartas

do Reyno; com que os pilotos o muyto gabauão”.¹⁸ A incrível história de Diogo Botelho (que também passa pelo aliciamento de outras coroas e ameaça de sair da obediência a Portugal, aceitando-o) é conhecida e não vou repeti-la. Direi apenas, e para fechar esta nota – que tanto o notabiliza a ele como ao seu professor –, que “realizó la empresa más atrevida que recuerda la historia de la navegación. Salió de Dabul el 1º de Noviembre de 1535 con cinco portugueses, embarcado en una fusta de 12 pies de largo y 6 de ancho, y vino á Portugal á presentar sus descargos al Rey, y á darle cuenta de la fundación de la fortaleza de Dio”.¹⁹

Uma lealdade abalada

Entre finais de 1524 e o ano de 1527, a existência de João Caro seria profundamente alterada. O primeiro acontecimento que a fez mudar marca, simbolicamente, a entrada do Oceano Pacífico e da disputa pelas ilhas das especiarias na sua vida. Em novembro, chegava ao porto de Cochim um navio proveniente de Malaca. A bordo vinham dezassete marinheiros, “pouco mais ou menos”, servidores de Castela, liderados por Gonzalo Gómez de Espinosa, que haviam sido feitos prisioneiros pelos portugueses nas Molucas. Desembarcados em Cochim em novembro de 1524, eram os sobreviventes da *Trinidad*, a nau capitânia da expedição de Fernão de Magalhães que depois de algumas tentativas para regressar a terra castelhana pelo Pacífico, voltou ao ponto de partida, Tidore, e acabou apresada pelos portugueses; ali permaneceram cerca de dois anos, de novo «pouco mais ou menos», como se escrevia nos documentos da época.²⁰

Durante esse tempo, Caro esteve junto dos prisioneiros e terá pensado regressar a Castela, decisão precipitada pelos acontecimentos que já acompanharemos.

Sobre Espinosa e os seus homens, escreveu:

Pues com tam asperos trabajos truxerom tam gram fruto y honrra a su Reyno y señor e sy a todos como dixe Vuestra Majestade es deudora mucho mas al fiel vuestro vasallo Gonçalo Gomes de Espinosa el qual no menos fuerte que costante despues que por los lusitanos le fue tirada y tomada la nao de que era capitam llena de mercadurias no menos injurias y vituperios padecio por tres años que em esta India lo conocy que sy fuera entre moros adonde estuvo aças com pobreza detenydo sym le querer dexas escrevir una breve letra a su Rey y señor. E lo que mas a my doloroso fue sobre por muchas vezes lo ver a risco de cada día lo degollaren no le poder yo remediar em suas asperas necesidades sym yo pasar maior risco que el.

¹⁸ CORREIA, Gaspar – *Lendas da Índia*, liv. III, p. 561.

¹⁹ PICATOSTE Y RODRÍGUEZ, Felipe – *Apuntes para una biblioteca científica española del siglo XVI*, p. 28.

²⁰ MAROTO CAMINO, Mercedes – *Exploring the Explorers: Spaniards in Oceania, 1519-1794*, p. 26.

A Índia que recebeu estes prisioneiros era, como já aqui foi dito, um lugar muito insatável, “um *El Dorado*, onde aventureiros cobiçosos vão agenciar escandalosamente fortuna e não procurar honra em mavórticos feitos”.²¹

Nas crônicas sucedem-se as descrições de atropelos à ordem, de violência nas ruas, de disputas terríveis entre adversários políticos pela posse do poder, da formação de partidos e de um clima de suspeição que tudo envolvia e culminava em “uniões”, desacatos e mortes de homens. Frases como “não se olhava à quietação pública, mas à ambição particular”, “ânimos danados, cobiçosos e mesquinhos”, “a honra de governar havia de parar em tais indecências”, que dominam nessas narrativas,²² descrevem com clareza o ambiente vivido em todas as praças orientais, que supostamente seriam os esteios do poder do Estado da Índia.

Acusações públicas de usurpação do poder, detenções de adversários, perturbação da ordem pública e da condução da guerra, capitães que recusavam combater (a armada do Samorim, por exemplo) ao lado do governador, simplesmente para que este não saísse engrandecido, eram sinais de uma agitação que percorreu a história da presença portuguesa no Oriente, e foi frequente nestes anos.²³

O embate entre Pedro de Mascarenhas e Lopo Vaz de Sampaio

Numa sociedade desde o início marcada pelas rivalidades entre a elite militar portuguesa, em 1526 tudo se agitou com a morte do governador D. Henrique de Meneses e a luta pelo poder que se lhe seguiu.

Abertas as cartas (vias) de sucessão, nelas se encontrou o nome de Pedro Mascarenhas como novo governador. Mascarenhas chegara com Vasco da Gama e distinguira-se como militar com duas vitórias sobre o sultão de Pam; em 1527, viria a conseguir outra, mais estrondosa, sobre o de Bintan.

Quando o seu nome saiu na primeira via, Mascarenhas estava em Malaca, e ali ficou retido por causa das monções. Foi então que o vedor da fazenda de Cochim, Afonso Mexia, outro nome forte da administração portuguesa na Índia e inimigo pessoal de Pedro de Mascarenhas, ordenou a abertura da via seguinte, onde estava o nome de Lopo Vaz de Sampaio. Isso, porém, não lhe bastou. Segundo as crônicas, parece que mandou falsificar um alvará régio que previa a nomeação deste nobre transmontano (nascera em Carrazeda de Ansiães) como governador interino, reforçando a sua posição no governo da Índia.

Quando soube de todas estas movimentações, Mascarenhas tentou regressar a Goa ou a Cochim, mas o tempo não o permitiu. Foi nesse compasso de espera que derrotou o sultão de

²¹ ALVES, Francisco Manuel (Abade de Baçal) – **Memórias arqueológico-históricas do distrito de Bragança, vol. VII, Os notáveis. Bragança**, p. 479.

²² SOUSA, Manuel Faria e – **Ásia Portuguesa, vol. 2**, p. 181.

²³ PATO, Bulhão – **Portuguezes na Índia: scenas históricas**, p. 169 e seguintes.

Bintan, engrandecendo a sua folha de serviços militares. Quando finalmente chegou, sabedor das alterações que se sentiam em Cochim, navegou para ali, mas quando chegou foi intimado por Mexia para não desembarcar, pois seria recebido às lançadas, como aconteceria, chegando a ser ferido às mãos do vedor da fazenda.²⁴

Apesar de ter muitos partidários, da força que estes possuíam e de a manifestarem com frequência, Mascarenhas virá a desmobilizar muito deste apoio com aquilo que alguns historiadores consideraram ser o seu exagerado cuidado com a legalidade e as inúmeras hesitações que demonstrou ao longo do processo; isso foi decisivo para o fazer perder a sua causa.

Perante o dilema que se enfrentava, acabou por se decidir reunir um colégio de nobres e, de acordo com os relatos que da Índia chegaram, os conselheiros, devidamente influenciador por Afonso Mexia, votaram a favor das pretensões de Sampaio.

Só quando Pedro Mascarenhas regressou ao Reino e expôs o caso, D. João III resolveu depor o governador; porém, isso nada adiantou à causa do queixoso, que se viu preterido em favor de Nuno da Cunha.

Foi no período mais aceso da disputa que surgiu o nome de João Caro. A falsificação do alvará de governador interino, em favor de Lopo Vaz de Sampaio, espoletou uma série de eventos tumultuosos.

O confronto entre Pedro de Mascarenhas e Sampaio definiu o cenário para a participação ativa do frade dominicano. Ao defender a legitimidade de Sampaio, utilizando as suas habilidades retóricas no púlpito, João Caro mergulhou nas disputas políticas, encontrando resistência e ameaças da facção adversária, que naquela altura ainda estava muito ativa.

O púlpito como palco político

A prática de usar o púlpito como um instrumento político era comum na época. Os dominicanos eram famosos pela oratória e João Caro procurou utilizar os seus dotes oratórios e retóricos para o fazer em favor de Lopo Vaz. A defesa que, alto e bom som, fez da legitimidade de Sampaio como governador, entrelaçada com a sua ousada eloquência, precipitou um confronto direto com os partidários de Mascarenhas.

Olhando para o que se disse e escreveu, percebe-se esta síntese: Afonso Mexia estava muito animado com o alvará já aqui referido e tratou de o apresentar em várias cidades da Índia, desde logo em Cochim, a exibi-lo como documento irrefutável, começando por chamar à “igreja todolos fydalguos asy dos da Imdia como os que aquele ano vieram e asy todolos letrados que na cidade se acharam”. E, entre eles, com o candidato Lopo Vaz, tratou de arrolar quem lhe pudesse atestar veracidade: “e por tirar alguas duvidas que alguns queriam niso poor, mamdey chamar todolos fydalguos que pera o reino foram por me parecerem mais

²⁴ Diga-se, de passagem, que o mesmo acontecera a Lopo Vaz de Sampaio, quando regressou a Goa depois de ter desbaratado a armada do Samorim no rio de Bacamor, tendo Francisco de Sá recusado a recebê-lo como governador.

sem suspeita e asy o preguador mestre Joam Caro que era letrado e pessoa que ho muy bem entendia e asy ao ouvidor Joam do Souro aos quais dei juramento dos Santos Avamjelhos que bem e verdadeiramente disessem o que entemdião das ditas provisois”²⁵.

Quando no aceso debate que se seguiu, se percebeu que a opinião pendia para Pedro de Mascarenhas, levantou-se o dominicano “e respondeo muy fouto, dizendo que elle era letrado e tinha perfeito entendimento nas leys e auessos d’ellas, e que elle faria certo na India, e no desembargo de Portugal, e dentro em Sena²⁶, que Lopo Vaz era Governador da India, e outro nenhum não; e ninguém auia de ysto entender a vessas, pois estaua dereitamente craro que ElRey nom queria que gouernasse Pero Mascarenhas, pois desfez as cartas em que o tinha nomeado; e que a vontade d’ElRey se auia de gardar, e quem o nom fizesse merecia grande castigo. Ao que ninguém quis responder, porque o frade falaua muy solto”²⁷. E foram-se para suas casas. Mas não muito convencidos. Guardavam para melhor oportunidade uma resposta firme, convocando apoios, “com que a união mais se acendeu”.

O padre Caro percebeu-o e “quiz atalhar, e na pregação o muyto bradou e retificou, dizendo ao Lopo Vaz que dêsse grande castigo aos que tal falauão que elle nom era verdadeiro e dereito Governador”. Como já se disse, eram tempos em que os sacerdotes não se inibiam de usar o púlpito para discursar e fazer da igreja um fórum político! Mas quem se sentia atingido, também reagia. Cá de baixo, os partidários de Pedro de Mascarenhas interromperam-lhe a catilinária e mandaram-no descer. Já recolhido em casa, recebeu um bilhete anónimo esclarecedor quanto ao que lhe podia acontecer: “N’este dia foy dado hum escrito ao frade, que elle nom soube quem lho dera, que o amoestauão da parte de Deos que se embarcasse e fosse pera Portugal, porque se o nom fizesse lhe auia de ser feito hum grande mal”²⁸.

Este texto da crónica de Gaspar Correia tem confirmação em documentação oficial. João Luís, condestável dos bombardeiros de Cochim, numa carta pedindo mercês, inclui este assunto: “poderá Vossa Alteza ser emformado [das suas qualidades] per os capitães fidalgos e outra jente que de ca vai e asy pello padre preguador mestre Yoam Quaro que he omem que se muito deleitou em cousas que tocavam a serviço de Vossa Alteza e sempre nos aconselhou per suas doutrinas, confisões e preguações perseverasemos no serviço de Vossa Alteza e ora se nos vai pello que fiquamos asaz desconsolados, o quoad vai agravado e com reçam pellas muitas persecuções que ca alguns que mais podem o perseguiram estando preguando no pulputro e diçendo as cousas mal feitas que façiam ho mandaram deçer do pulputro por elle ser polla jente comum e pobre”²⁹.

²⁵ Estas informações em TT – *Gavetas*, XX, 7-29, publicada em *As gavetas da Torre do Tombo*, vol. X (GAV. XIX-XX, Maços 1-7). Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974, p. 642-643.

²⁶ Isto é, em Paris, ou em Siena? Ou erro de leitura?

²⁷ CORREIA, Gaspar, cit., p. 103.

²⁸ Idem, p. 104.

²⁹ TT – *Corpo Cronológico*, I, 35, 70, carta de 2 de janeiro de 1527, erradamente classificada como de 9 desse mês. A carta é citada por CORTESÃO, Armando – *Espionagem dos descobrimentos*, p. 46-47.

Armando Cortesão considerava João Caro “tão hábil pregador como intriguista, que para lograr os seus objectivos usava e abusava do púlpito”, convencendo “grande parte da população de Cochim que era vítima duma perseguição”.³⁰ De qualquer modo, as pressões sobre o frade foram fortes e o bilhete anónimo ter-lhe-á dado a certeza de que era chegada a altura de procurar melhores lugares para continuar a sua vida.

As cartas que mandou para Castela, e que ali terão chegado em mão de Gonzalo Gómez de Espinosa, enquanto o frade era enviado de volta para Portugal, são bem claras quanto à perspectiva que João Caro tinha do seu futuro.

Espionagem e contraespionagem

A vida de João Caro surge em muitas publicações, normalmente em fragmentos; isolando-se episódios da sua passagem pela Índia, e depois aproveitando-se as acusações de que viria a ser alvo. Chega a afirmar-se que o seu propósito em Cochim era informar os reis de Castela sobre as movimentações portuguesas em torno do Maluco, fazendo dele um espião desde o início, mas isso não me parece provável.

A ter-se tornado espião, somente o podemos admitir quando decidiu passar a Castela – acrescentando a oferta dos seus serviços como astrónomo, conhecedor das monções para instruir os pilotos castelhanos na navegação da Ásia, como o próprio refere – e essa decisão deverá ter sido tomada no meio do turbilhão político em que vimos ter-se envolvido, e encarada como a melhor saída possível.

Desconhecemos se terá ficado comprometido com informações que regularmente terá mandado para Castela, ou se pelas cartas que enviou ainda quando estava em Cochim. Essas cartas, duas petições que já aqui citei, uma delas por intermédio de um parente, já publicadas, datam dos últimos dias de 1525. E esboçam uma rede que se viria a constituir no futuro: ele, o banqueiro italiano Jerónimo Sernigi, estante em Lisboa, e o embaixador (não admira, pois diplomacia e espionagem andavam de mãos dadas) Lope Hurtado de Mendoza, que recebiam as cartas, o bispo de Ciudad Rodrigo e o licenciado Polanco, que se encarregavam de centralizar a informação, o comendador Polanco, parente deste, que estabeleceria as ligações com espiões portugueses, e o mercador Pardo, que se encarregaria de transportar as cartas.

Penso que tem passado despercebido a muita gente a presença do comendador Polanco. Discreta, como convém, sob a capa de um homem interessado em obter um hábito de Cristo, em Portugal, e ligado a negócios marítimos em Rota, percebe-se a familiaridade que tinha com portugueses e terá sido imprescindível na recolha de dados que alicerçaram a correspondência entre Carlos V e D. João III, fortalecendo a posição castelhana nas negociações do Tratado de Saragoça.³¹

³⁰ Idem, p. 47.

³¹ *Tratados internacionales de España. Carlos V. I. España-Portugal*, ed. P. Mariño. Madrid: CSIC, 1978, p. CIV.

Depois do seu regresso, mais ou menos forçado, João Caro esteve junto da corte entre 1527 e 1531. Esses anos também não foram propriamente fáceis na relação entre Portugal e Castela e talvez o frade tenha tido alguma participação nisso. Mas, mais uma vez, entramos numa dimensão especulativa. Se nos recordarmos, a posse das Molucas continuava a ser duramente negociada. E é possível que, nesses anos, o frade tenha assumido o papel de espião que insinuava no que escrevera de Cochim. Até ao momento em que foi detido terá mandado cartas para Castela, conforme várias vezes é dito. O que oferecera ao Imperador, já agora, em troca de um qualquer bispado, como insistentemente lhe pedia?

- mostrar-lhe “terras novas em su conquista” ou, como diz na segunda carta, descobrindo-lhe “muchos secretos de la navegacion y descubrimiento de muchas tyerras ricas em oro”;

- “como desde Maluco puedan yr em esse Reyno al Leste sienpre navegando”;

- ensinar aos pilotos castelhanos “el arte del astrolabio muy bien sabidamente que em esse Reyno la sabem biem mal”;

- ensinar-lhes a “altura por el Cruzero del Sul no sabida por nynguno em essas partes”;

- também “la altura del Norte y la del Sol muy breve y clara y sim nynguna falta”.

E, concluía, muito mais “de lo que hos aquy apunto”.

Nessas linhas assumia aquilo que talvez nunca tivesse pensado. Explicava que fora à Índia aprender estes segredos com os portugueses, que eram experimentados nestas artes de navegar astronomicamente, para depois os comunicar a Castela e tornar-se famoso.

Dizia ainda que o rei de Portugal o tinha em grande estima e ouvia-o em coisas de gravidade e, apesar de ser estrangeiro, era muito “avido e estimado”. Segundo o próprio, por causa dessa deferência, não pensara, até então, sair da órbita portuguesa; porque se sentia honrado com o que o monarca português lhe dava, reconhecendo que não seria correto deixá-lo. Ter-se-á convencido que era melhor sair da Índia (e do compromisso com o rei de Portugal?) quando achou que o podiam matar, como já vimos, e se o Imperador lhe oferecesse coisas “com mucha mas aventaja em el partido de la que alla se acostumbra em personas baxas y de baxos espiritus porque no tengo si no fuere com mucha mas de la que tengo”, ser seu cartógrafo, por exemplo, ou se o arcebispo de Sevilha o consagrasse bispo e o fizesse seu auxiliar “em las cosas de su cargo a saber dando ordenes visitando y tenyendo su vara etc. em como su señoria se quysiera de my servir com la honrra que ha Obispo es devyda o sim ser Obispo sy fuere tal el partido que me em essa tyerra honrra y no me abaxe del que em esta tierra tengo avido porque me seria mucha desonrra”.

Os segredos, a fama, as mercês que lhe faziam os portugueses (pelo menos até ao momento em que perceberam que conversava muito com Espinosa em Cochim e manifestava opiniões sobre o Maluco contrárias ao rei de Portugal, mandando-o recolher à corte de Lisboa/Évora) levaram o bispo Maldonado, bispo de Ciudad Rodrigo e encarregado da gestão do assunto do Maluco, a abrir um dossier com o seu nome no Conselho das Índias, e a trocar mensagens com ele.

Podemos introduzir o tema do segredo neste tempo. O que é que ele valia e como se guardava? É uma interrogação que se pode, e deve colocar em cada um dos episódios aqui relatados. Parece que não valia muito, pois quem tinha segredos não os conservava. Francisco de Andrada conta que, com medo dos adversários em Cochim, João Caro veio ao Reino (ou foi mandado, pelo próprio Lopo Vaz este quando percebeu que tinha oposição demasiado forte que não admitia que o frade dissesse mais do que devia) e uma vez aqui, falava “mais soltamente do que conuinha nas ilhas de Maluco em fauor do direyto de Castella”.³²

Daí a entregar informações mais detalhadas sobre esse e outros assuntos, iria um pequeno passo. Que ele deu. Não se sabe quantas cartas foram trocadas e que informações João Caro mandou para Castela. Mas que elas interessavam, disso ninguém tinha dúvidas: “Quando el Obispo de Cibdad Rodrigo fue a Sevilla a entender en el armada del Maluco le mando Vuestra Majestad que enbiase a tratar con muy gran secreto con un frey Juan Caro que estava en Portugal para que viniese a servir a Vuestra Majestad en ciertas cosas tocantes a las Yndias y Especeria en que el estava muy instructo”.³³

O bispo podia ser um competente gestor da empresa marítima, reformador da Casa de la Contratación, e eficiente fiscalista, mas não se revelou sagaz na escolha do correio secreto. Ao eleger Rodrigo Pardo, natural de El Puerto de Santa María, de uma família de mercadores que antes e depois deste episódio teve fortes ligações (e recebeu inúmeras benesses) a Portugal, estava a entregar o destino do frade nas mãos de um contraespião.

Pardo, claramente, era conhecedor dos negócios portugueses, movimentava-se bem pelo Reino e terão sido esses atributos, bem como a proximidade dos Pardo ao poder,³⁴ a fazer com que o bispo Maldonado confiasse nele. Mas também prestava serviços a D. João III e isso é que já não seria tão conhecido dos responsáveis castelhanos. Entregar-lhe João Caro foi só cumprir mais um. Em 1531, o frade estava preso.

Não é possível desenvolver aqui todo o enredo que acarretou a prisão de João Caro e, da mesma forma, a prisão de Rodrigo Pardo. Pois se este tendeiro da Andaluzia, com uma folha de serviços completa ao serviço do rei de Portugal e devidamente recompensado por ele³⁵ conseguiu ter acesso às cartas que o frade mandava a Carlos V – porque, por coincidência, era ele quem as levava a Castela –, acabou por ser denunciado, em Évora, onde estava a corte

³² *Cronica do muito alto e muito poderoso rey destes reynos de Portugal dom Ioão o III deste nome...*, cap. IX. Lisboa: Imprensa de Jorge Rodriguez, 1613, p. 14.

³³ REGO, António da Silva – **História das missões do Padroado Português do Oriente**, vol. 1, p. 277.

³⁴ Sem poder garantir o parentesco entre eles, note-se a presença de um Juan Pardo, castelhano, entre os rendeiros dos contratadores do açúcar da ilha da Madeira, núcleo igualmente ligado a redes de espionagem neste início do século XVI. Exemplo: Recebimento de cerca de 2000 arrobas de açúcar de Leonel de Ponte, em TT – *Corpo Cronológico*, parte 2, maço 135, doc. 38.

³⁵ Com 500 ducados e dinheiro para comprar uma tenda de venda de panos. Não se pense que a designação “tendeiro” signifique menos poder económico e social. Os Pardo eram mercadores que se moviam nos tratos do Atlântico, das Ilhas, e das Américas. Publicarei documentos que o comprovam.

portuguesa, por Sebastião Coelho, português, comendador da Ordem de Cristo, cortesão, mas homem de confiança do imperador Carlos V.

Todas estas carreiras são muito curiosas; a deste homem, que começou por ser escudeiro da casa de D. Manuel e se estendeu até 1553 quando se retirou para Sevilha, a fugir de credores, como alega, passou por uma familiaridade com os meios navais de Castela, quando andou no Estreito ao comando da caravela *Andorinha*, e por uma ligação à Coroa de Carlos V, a quem, como se disse, prestou muitos serviços. Era difícil estabelecer a linha entre servidor e espião, sendo que ela era muitas vezes cruzada e de novo estabelecida, sem que nos possamos pronunciar sobre lealdade ou traição.³⁶

Na corte, em Évora, Sebastião Coelho soube que Rodrigo Pardo denunciara a ‘traição’ do frade ao rei de Portugal, e logo o comunicou a castelhanos que ali andavam precisamente a tratar desse assunto e a recolher informações sobre o que se dizia acerca da questão do *Maluco*. Pouco tempo depois, o mercador de panos estava também na cadeia de Cádis, tendo sido detido em El Puerto de Santa María. Mais tarde seria levado para o cárcere de Simancas, onde foi ouvido, onde deve ter sido metido a tormentos e onde ouviu a sentença que se reservava aos traidores: a de morte.

Uma diplomacia de reis

Não seria fácil condenar o frade à pena capital. Sabe-se que Carlos V intercedeu pelo seu informador, assim como D. João III por Rodrigo Pardo, e chegou mesmo a consultar o feitor de Andaluzia sobre o melhor modo de o tirar da cadeia, promovendo a sua fuga, se possível fosse.³⁷ Depois, como que por cortesia, que acontecia em vários momentos e ocasiões, houve como que um acordo de cavalheiros para que ambos fossem expulsos de cada um dos reinos em 1534. De Rodrigo Pardo, nada mais se sabe, porque desapareceu da documentação castelhana. Algum navio o levou. E dele não consta mais. Quanto a João Caro teve bilhete de ida sem volta para Sofala, tendo sido levado na armada da Índia desse ano.

Não custa acreditar que o Rei tenha tido para com ele alguma benevolência. Devem-lhe ter lembrado que em Cochim fora muito útil no desfecho do negócio da pimenta, e, entretanto, o grande problema que ele poderia causar, sobre a posse das Molucas, ficara resolvido da forma possível no tratado de Saragoça. Por isso, D. João III recomendou ao Conde da Castanheira que o entregasse “a hũum capitão dessas naaos”, que o levasse “a boom recado”, folgando que o “o dito mestre Johão vaa bem tratado, e provido de tudo o que ouver mester

³⁶ Tentarei fazê-lo no livro que aqui refiro que publicarei, Os documentos sobre Sebastião Coelho, respetivamente em TT – *Corpo Cronológico*, parte II, maço 64, doc, 116, e I, 41, 72. Há mais referências, que tratarei aquando dessa publicação.

³⁷ Talvez por saberem dessas pressões os castelhanos o tenham transferido para Simancas. TT – *Corpo Cronológico*, I, 48, 24.

pera sua viagem”, e que, apesar de embarcar em cima da hora (as naus estavam prontas para sair), “lhe mandeis dar o mylhor gasalhado que poder ser, e asy mantimento, e tudo o que vos parecer que mais avera mester”³⁸. Mas a falta fora cometida, e a confiança do monarca atraçoada. Não haveria perdão.

João Caro chegou ao destino. Em 1536 ainda escreveu ao Rei, provavelmente a pedir melhor sítio para cumprir o castigo. Não parece que tenha tido sorte. Depois de registar o motivo da prisão do frade, que atrás evoquei, o cronista Francisco de Andrada encerra o assunto em poucas palavras: “foy mandado a Çofalla para sempre, onde morreo”³⁹.

Conclusão

Os casos de João Caro, de Rodrigo Pardo e Sebastião Coelho e as atividades de espionagem e contraespionagem entre Portugal e Castela no período das grandes navegações ilustram a complexidade e a profundidade daquela que tem sido considerada a primeira globalização. A espionagem serviu não apenas como uma ferramenta de rivalidade entre as duas potências ibéricas, Portugal, Castela e os seus impérios ultramarinos, mas também como um mecanismo de inovação e avanço tecnológico, assunto que não foi aqui propriamente desenvolvido, apenas inferido. A recolha e proteção de informações críticas permitiram que Portugal e Castela desenvolvessem novas tecnologias de navegação e estratégias comerciais, essenciais para a exploração e colonização de novas terras, e esses segredos não parecem ter sido tão bem guardados como durante muito tempo se pensou.

Este período de intensa rivalidade foi marcado pela necessidade de obter vantagem competitiva, evidenciada pela ação de agentes como João Caro (que se fez espião quando as circunstâncias assim o determinaram) para obter informações secretas e comunica-las, desde logo porque isso lhes dava vantagens pessoais. No entanto, a rivalidade também impulsionou momentos de cooperação, mais ou menos consentidas, ou levou a cedências que se manifestaram na assinatura de tratados, como o de Saragoça, e antes o de Tordesilhas ou, mesmo, o de Alcáçovas-Toledo, que buscaram mediar conflitos e permitir a expansão simultânea de ambos os reinos. Essa dinâmica de competição e colaboração acabou por ser fundamental para a configuração de rotas comerciais globais e a própria distribuição e configuração de poder no mundo moderno.

O papel de Portugal e Castela no processo de globalização foi, portanto, multifacetado. Através da espionagem, ambos os reinos não apenas tentaram superar-se um ao outro, mas

³⁸ *Letters of John III, 1521-1557. The Portuguese Text*, doc. 118, ed. de Jeremiah D.M. Ford. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1931, p. 163-164.

³⁹ *O.c.*, p. 14. Curiosamente, em carta sobre assuntos dos dominicanos e nomeação de um novo geral, o Rei, em 1545, fala dos bens de Fr. Vicente de Laguna e Fr. João Caro, que deviam ser transferidos para mosteiros que deles necessitassem. *Corpo diplomático português contendo os actos e relações políticas e diplomáticas de Portugal...*, tomo V, ed. José da Silva Mendes Leal. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1874, p. 396

também contribuíram para a difusão de conhecimento e tecnologia que moldaram o mundo interconectado que ajudaram a criar. A globalização emergente desse período foi construída sobre as bases da informação estratégica e da diplomacia, mostrando que o desenvolvimento global dependeu tanto de rivalidade quanto da cooperação.

A análise deste período histórico permite-nos compreender melhor as forças que moldaram esse movimento tendencialmente global, e apontaram o caminho para o que aconteceu nos séculos seguintes, sabendo-se que a busca pelo conhecimento, a proteção de segredos e a negociação diplomática continuaram, e continuam a ser elementos centrais nas relações internacionais e no desenvolvimento económico, mostrando que rivalidade e cooperação são essenciais para o avanço global.

Bibliografia

ALVES, Francisco Manuel (Abade de Baçal) – *Memórias arqueológico-históricas do distrito de Bragança*, vol. VII, *Os notáveis*. Bragança: Câmara Municipal de Bragança/Instituto Português de Museus-Museu do Abade de Baçal, 2000, p. 479.

CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**, liv. III, tomo III. Lisboa: Academia das Ciências, 1862, p. 561. *Cronica do muito alto e muito poderoso rey destes reynos de Portugal dom João o III deste nome...*, cap. IX. Lisboa: Imprensa de Jorge Rodriguez, 1613, p. 14.

GILLMAN, Ian; KLIMKEIT, Hans-Joachim – **Christians in Asia before 1500**. London & New York: Routledge, 1999, p. 195-196.

Letters of John III, 1521-1557. The Portuguese Text, doc. 118, ed. de Jeremiah D.M. Ford. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1931, p. 163-164.

MAROTO CAMINO, Mercedes – **Exploring the Explorers: Spaniards in Oceania, 1519-1794**. Manchester: Manchester University Press, 2008, p. 26.

MATHEW, K.S.; SOUZA, Teotonio R. de; MALEKANDATHIL, Pius – **The Portuguese and the Socio-cultural Changes in India, 1500-1800**. Meshar: Institute for Research in Social Sciences and Humanities/ Fundação Oriente, 2001, p. 55, 132

NEILL, Stephen – **A History of Christianity in India. The Beginnings to AD 1707**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984, p. 195.

PATO, Bulhão – **Portuguezes na India: scenas históricas**. Lisboa: Santos Valente & Faro, 1883, p. 169 e seguintes.

PEARSON, Michael – **The New Cambridge History of India. Vol. I, The Portuguese in India**. Cambridge: Cambridge University Press, [1987] 1990, p. 119 e seguintes.

PICATOSTE Y RODRÍGUEZ, Felipe – **Apuntes para una biblioteca científica española del siglo XVI**. Madrid: Imprenta y Fundición de Manuel Tello, 1891, p. 28.

REGO, António da Silva – **História das missões do Padroado Português do Oriente**, vol. 1. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1949, p. 277.

SCHURHAMMER, Georg – Three letters of Mar Iacob bishop of Malabar, 1503-1550, in **Gregorianum**, vol. 14, nº. 1 (1933), p. 69 (62-86).

SCHURHAMMER, Georg, cit., p. 339-340, retomado por SUBRAHMANYAN, Sanjay – **The Career and Legend of Vasco da Gama**. Cambridge: Cambridge University Press, 1997, p. 323-324.

SOUSA, Manuel Faria e – **Asia Portuguesa**, vol. 2, com introdução de M. Lopes de Almeida. Porto: Livraria Civilização, 1945, p. 181.

THOMAZ, L.F. Reis – “A lenda de São Tomé apóstolo e a expansão portuguesa”, in **Lusitania Sacra**, série 2, 3 (1991), p. 404.

Tratados internacionales de España. Carlos V. I. España-Portugal, ed. P. Mariño. Madrid: CSIC, 1978, p. CIV.

TT – *Carta de Álvaro Penteadado para o cardeal D. Afonso, irmão do rei D. João III, na qual tratava da factura da casa do apóstolo São Tomé. Colecção de cartas*, Núcleo Antigo 876, n.º 55.

TT – *Corpo Cronológico*, I, 35, 70, carta de 2 de janeiro de 1527, erradamente classificada como de 9 desse mês. A carta é citada por CORTESÃO, Armando – “Espionagem dos descobrimentos”, in *Esparsos*. Volume I. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1974, p. 46-47 (o ensaio é de 1935).

TT – *Corpo Cronológico*, parte 2, maço 135, doc. 38.

TT – *Gavetas*, XX, 7-29, publicada em *As gavetas da Torre do Tombo*, vol. X (GAV. XIX-XX, Maços 1-7). Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974, p. 642-643.

ENTRE O MAR E A TERRA: DA ARMADA DO SUEZ À EXPEDIÇÃO À ABISSÍNIA (1540-1543)

Luís Costa e Sousa¹

Vitor Luís Gaspar Rodrigues²

Resumo

O ano de 1540 foi palco de uma das expedições militares mais curiosas de todas as que os portugueses organizaram no século XVI. A ação militar aqui tratada enquadra-se no conflito que há muito vinha opondo portugueses e turcos otomanos pelo controlo naval do Mar Árábico e do Mar Vermelho. Estêvão da Gama, governador do “Estado da Índia”, organizou, no início desse ano, uma poderosa armada de remos e velas com o intuito de atacar o Suez para destruir a armada turca que aí se encontrava.

Após um demorado cruzeiro pelo Mar Vermelho, marcado pelo falhanço do principal objetivo da expedição, teve lugar o ataque naval à ilha de Suaquém e a consequente destruição e saque da cidade, onde um emissário abissínio solicitou ao capitão-mor D. Estêvão da Gama ajuda militar.

Organizou-se então um contingente, cujo comando foi confiado a Cristóvão da Gama, irmão do capitão-mor da armada, que iria desenvolver uma demorada campanha militar terrestre, com o corpo expedicionário português, contrariamente ao que era norma no Oriente, a embrenhar-se terra adentro na vastidão do continente africano.

O invulgar itinerário de guerra do contingente prolongou-se por três anos. Na fase inicial, os soldados portugueses enfrentaram vitoriosamente o exército de Adal. Ainda mais extraordinária foi a forma como, depois da derrota e morte de Cristóvão da Gama, os sobreviventes se reagruparam, para contribuírem decisivamente para a vitória final do rei Galawedos.

Palavras-chave: Guerra naval; Guerra terrestre; Abissínia; Suez; Armada Turca; D. Cristóvão da Gama; Rei Galawedos; Sultanato de Adal.

Summary

The year 1540 saw one of the most curious military expeditions of all that the Portuguese organized in the 16th century. The military action discussed here is part of the conflict that

¹ Investigador integrado do CHAM-Centro de Humanidades, FCSH/Universidade Nova de Lisboa.

² Investigador Principal com Agregação do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

had long been opposing the Portuguese and Ottoman Turks for naval control of the Arabian Sea and the Red Sea. Estevão da Gama, governor of the “State of India”, organized, at the beginning of that year, a powerful armada of oars and sails with the intention of attacking Suez to destroy the Turkish armada that was anchored there.

After a lengthy cruise across the Red Sea, marked by the failure of the expedition’s main objective, there was a naval attack on the island of *Suaquém* and the consequent destruction and sacking of the city, where an Abyssinian emissary requested military assistance from the Viceroy D. Estêvão da Gama.

A small contingent was then organized, whose command was entrusted to Cristóvão da Gama, brother of the commander-in-chief of the armada. With this small expeditionary corps he would carry out a lengthy military campaign on land, contrary to what was the norm in the East, entering inland into the vastness of the African continent.

The contingent’s unusual war itinerary lasted three years. In the initial phase, Portuguese soldiers victoriously faced Adal’s army. Even more extraordinary was the way in which, after the defeat and death of Cristóvão da Gama, the survivors regrouped, to contribute decisively to the final victory of King Galawedos.

Keywords: Naval warfare; Land warfare; Abyssinia; Suez; Turkish Navy; D. Cristóvão da Gama; King Galawedos; Adal Sultanate.

Antecedentes

A ação militar da expedição naval ao Suez, organizada e comandada pelo Governador D. Estevão da Gama em 1540-1541, enquadra-se num período marcado por significativas movimentações militares turcas ocorridas tanto no Mediterrâneo oriental - iniciadas contra Veneza por volta de 1537 - como no Mar Vermelho e no Mar Árábico, onde o expansionismo otomano teve como principal manifestação a expedição de Hâdim Suleiman Pacha, que culminou, em 1538, com o ataque à fortaleza de Diu.

Importa notar, no entanto, como ficou demonstrado por Dejanirah Couto, que a expedição de Suleiman Pacha contra Diu, embora deva ser analisada como uma tentativa otomana de destruição do poder naval português no norte do Índico, numa vasta área que se estendia da costa do Hadramaute, passando pelo golfo de Omã, até ao golfo de Cambaia, tem que ser entendida sobretudo à luz da necessidade da “imposição da *pax túrca* no Mar Vermelho”, onde a situação político-militar se encontrava muito volátil em resultado de se haverem rompido muitos dos anteriores equilíbrios regionais. Aquela historiadora recen-tra, assim, o foco principal da expedição de 1538 no Mar Vermelho, em virtude de, como afirma, a situação político-militar aí vivida ser, para os turcos, muito mais preocupante do que a ameaça portuguesa no Mar Árábico. Com efeito, este facto obrigou as forças do governador do Egipto a desenvolver uma série de ações punitivas junto de alguns dos principais reinos da região que se opunham ao domínio otomano, o que explica não só os sucessivos atrasos da marcha da armada otomana no seu caminho para o golfo de Cambaia, mas também o depauperamento da armada em termos de homens e de navios ao longo da jornada. Este facto, associado à desconfiança das autoridades guzerates, em especial de Coge Sofar, que, temendo os desígnios de conquista territorial da potência otomana, manobrou no sentido de evitar a sua afirmação na região, contribuíram para a “aparente facilidade” com que a frota turca haveria de abandonar o cerco de Diu, depois de anteriormente haver eliminado os focos de oposição no Mar Vermelho³.

Como quer que fosse, a perceção por parte das autoridades portuguesas sedeadas quer em Lisboa, quer na capital do “Estado da Índia”, relativamente ao perigo que representava para os seus interesses político-militares e comerciais na região a emergência de um novo ator, dotado de capacidade naval capaz de afrontar as armadas portuguesas, foi imediata. Na verdade, pese embora o cerco da praça de Diu, ocorrido em 1538, tivesse redundado num fracasso, nem por isso os receios dos responsáveis portugueses deixaram de se adensar relativamente à ameaça turca.

³ Sobre o assunto veja-se COUTO, Dejanirah - No rasto de Hadim Suleimão Pacha: alguns aspectos do comércio do mar Vermelho nos anos de 1538-1540, in **A Carreira da Índia e as rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa**, Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz (dir.), pp. 491 e seguintes.

As sucessivas informações fornecidas pelos espíões ao serviço dos portugueses no Mediterrâneo oriental, que, como Duarte Catanho⁴, enviado para Goa pelo capitão de Ormuz D. Pedro de Castelo Branco, davam conta do apresto nesse mesmo ano de uma nova armada no Suez, contribuíram para que, como refere Diogo do Couto, o monarca tivesse decidido enviar para a Índia D. Garcia de Noronha, com instruções para passar ao Suez e aí procurar destruir a poderosa armada que se encontrava em construção. Sobrinho de Afonso de Albuquerque, com grande experiência das coisas da Índia, defendia, tal como aquele, uma intervenção de cunho mais marcadamente militarista, sendo, por isso, o homem ideal para a realização daquele desiderato⁵.

Quis o destino, no entanto, que o Vice-rei, de propecta idade, viesse a falecer em 4 de abril de 1540, sem poder dar cumprimento às diretivas do monarca. Abertas as vias de sucessão, porque Martim Afonso de Sousa, que constava nas primeiras vias, tivesse partido para o reino, sucedeu-lhe D. Estevão da Gama, que, tal como D. Garcia, era um defensor de uma intervenção militar mais marcadamente militarista por parte da Coroa no Oriente⁶, tendo-se apressado a pôr de pé a expedição ao Mar Vermelho.

Os preparativos da “armada do Estreito”

A generalidade dos cronistas salienta as capacidades de gestão demonstradas pelo novo governador que, tendo auferido um extraordinário pecúlio durante o seu triénio à frente da capitania de Malaca, disponibilizou mesmo uma larga soma (vinte mil pardaus) ao Vedor da Fazenda para provimento dos armazéns e reparação da armada. Por sua ordem esta foi varada em terra pouco antes do início da monção, em virtude de em maio de 1540 haverem chegado a Goa os catures que haviam sido enviados ao Estreito com cartas para o *Preste*. Os capitães Fernão Farto e Salvador da Costa informaram o governador não só do estado deplorável em que a armada de Suleiman Pacha havia regressado ao Mar Vermelho, mas também da muita madeira que havia sido transportada em cáfilas de camelos para o Suez, destinada à construção de um grande número de galés. Salientavam ainda a fome generalizada que grassava não só na Turquia e Arábia, mas também um pouco por todo o Estreito, de que resultara a morte de uma infinidade de gente à fome, facto que teria contribuído para desacelerar o ritmo de construção da armada. Por outro lado, eram portadores de um pedido de auxílio militar do soberano cristão da Etiópia, que se encontrava em guerra com o rei de Zeila⁷.

⁴ Cf. CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, vol. III, cap. CVI, p. 839. Francisco de Andrada afirma que Catanho era mercador e “genovês de nação”, tendo chegado a Ormuz via Baçorá para espiar para o turco, mas que, dado ser cristão, aceitara aquela empresa apenas para levar à Índia aviso do que se preparava. Cf. ANDRADA, Francisco de - **Crónica de Dom João III**, Parte III, Cap. L, p. 743.

⁵ COUTO, Diogo do - **Da Ásia**, Década V, livro VII, cap. I, p. 81.

⁶ Sobre o assunto veja-se THOMAZ, Luís Filipe - **A Expansão Portuguesa. Um prisma de muitas faces**, p. 139.

⁷ Cf. CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, vol. IV, cap. VI, pp. 136-137. Veja-se também ANDRADA, Francisco de - **Crónica de D. João III**, Parte III, cap. LXXV, pp. 817-819.

Estas informações, que seriam confirmadas pela correspondência enviada pelas naus da Carreira desse ano (à Corte haviam chegado, entretanto, cartas de Veneza que confirmavam o apresto de uma grande armada de galés no Suez), contribuíram, naturalmente, para acelerar o apresto da armada, com D. Estevão da Gama a desempenhar um papel muito ativo na gestão das principais tarefas. Confrontado com uma redução significativa do número de artífices na ribeira de Goa (relativamente ao cômputo apurado durante a governação de Nuno da Cunha havia perdido, em poucos anos, mais de uma centena de artífices)⁸, não só procedeu à contratação de novos oficiais, como providenciou no sentido de que aquela fosse guarnecida com os materiais necessários ao apresto dos navios, tarefas que repetiu noutras ribeiras do Estado, com especial relevo na de Cochim.

Com o objetivo de garantir o aprovisionamento da armada com um número significativo de homens de armas, mas também de marinheiros e remadores, dado o grande número de navios de remos (galés e fustas) que a integrariam, o governador enviou vários capitães, entre os quais D. Cristóvão da Gama, com a incumbência de, junto das diferentes fortalezas do Estado, mas também das comunidades de “casados”, conseguirem a incorporação do maior número possível de navios de remo na armada, e de procederem à incorporação de soldados, marinheiros e remadores, fundamentais para assegurar a manobra dos navios.

Intentando arregimentar o maior número de homens de armas para a armada o Governador determinou ainda que a todos os que se apresentassem no alardo de embarque seria pago “soldo de embarque” e que durante a empresa lhes seria dada “escala franca em tudo o que tomassem”. Aliciados com os vultosos saques em perspetiva muitos foram os que voluntariamente se apresentaram no alardo da armada em Goa, tendo o governador optado por não “tomar casados, nem velhos e fracos, e ainda dos lascarins escolheu os que lhe pareceram melhor despostos e mais antigos na Índia, na qual gente havia muitos honrados fidalgos”, tendo o seu número rondado os dois milhares⁹. Segundo Gaspar Correia a bordo iam ainda cerca de 3 000 marinheiros, na sua maioria canarins e arábios, para além de 2 000 remeiros, tratando-se, por isso de um número muito significativo de homens embarcados, facto que colocava sérios problemas logísticos aos responsáveis da expedição, dado o tempo expectável de duração da mesma e as dificuldades conhecidas de aprovisionamento de água e de mantimentos no Mar Vermelho¹⁰.

⁸ Cf. COUTO, Diogo do - **Da Ásia**, Década V, liv. VII, cap. I, p. 81.

⁹ De acordo com D. Manuel de Lima, seriam aproximadamente 2300 homens de armas. Cf. *Carta enviada ao monarca em 28 de novembro de 1541*, in ANTT, *Corpo Cronológico*, I-71-14, publicado por SANCEAU, Elaine - **Stydia**, IX, Lisboa, CEHU, 1962, p. 209. Segundo Diogo do Couto terão embarcado apenas 2000 homens de armas, in COUTO, Diogo do - **Da Ásia**, Década V, cap. V, liv. VII, p. 115. Andrada afirma que aquele número resultara do facto de D. Estevão não ter querido levar um número maior de soldados para o Estreito. Cf. ANDRADA, Francisco de - **Crónica de D. João III**, Parte III, cap. LXXVI, p. 820.

¹⁰ Cf. CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, vol. IV, cap. XVII, pp. 163-164.

A expedição naval ao Mar Vermelho

Em finais de 1540, graças ao empenho colocado por D. Estevão da Gama no apresto da expedição, uma poderosa força naval, reforçada com a chegada de alguns navios de alto bordo oriundos do Reino, encontrava-se em Goa pronta para avançar para o Mar Vermelho. Composta por mais de 80 navios de remo e vela a frota tinha como objetivo prioritário dar cumprimento às diretivas de D. João III, que determinavam a destruição das galés turcas varadas no porto do Suez, estando-lhe cometido também o propósito de, em resposta ao pedido de socorro emanado da cristandade etíope, auxiliar o *Preste* no conflito que o opunha às forças do sultanato de Adal¹¹, apoio que significava, por parte das autoridades do “Estado da Índia”, uma atitude de clara interferência político-militar no quadro geoestratégico da região.

Importa notar, no entanto, que, pese embora os autores das relações dos acontecimentos salientarem o excelente desempenho do governador enquanto gestor e administrador da expedição, são igualmente unânimes na crítica à falta de sigilo que marcou todo o processo. Disso nos dão conta não só os diferentes cronistas que temos vindo a seguir de perto, mas também o já referido D. Manuel de Lima, capitão de um dos navios de alto bordo, que acusa D. Estevão de não guardar segredo, tendo mesmo enviado uma fusta a Ormuz dando conta da ida ao Estreito¹².

D. João de Castro, em carta a D. João III, confirma que Coge Sofar, cedo



Figura 1: O Sultanato de Adal e a Abissínia, c. 1530

tivera conhecimento do objetivo principal da expedição, tendo-se apressado a armar “um seu galeão no rio de Surrate e pôs nele um capitão turco, sobrinho de Suleiman Pacha, para que fosse dar aviso da armada portuguesa que se aprestava em Goa”¹³. O efeito surpresa, fundamental para o sucesso da expedição ficava, assim, irremediavelmente perdido, como o afirmaram ao governador os capitães que, ouvidos no conselho de oficiais que antecedeu a largada da armada, se opuseram ao envio de uma tão grande expedição. Na ótica de Garcia de Sá, Ruy Vaz Pereira e Diogo Álvares Telles, dificilmente os turcos deixariam de proceder ao reforço da sua base no Suez o que inviabilizaria qualquer ataque a partir do mar. Por outro lado, a ser

¹¹ Na cronística portuguesa este sultanato é designado pelo nome da sua capital – Zeila.

¹² Cf. carta de 28 de novembro de 1541, já citada, p. 208. O mesmo afirma Diogo do Couto, que diz ter sido a principal razão do insucesso da expedição. Cf. COUTO, Diogo do - *Da Ásia*, Década V, livro VII, cap. IV, p. 108.

¹³ Cf. *Carta de D. João de Castro* - também ele capitão de um dos navios da frota e que aproveitou a expedição para a elaboração do célebre *Roteiro de Goa ao Suez* – a D. João III, de 1 de outubro de 1541, in *Obras Completas de D. João de Castro*, vol. III, pp. 31 e seguintes.

verdade, como pretendia o governador, que as galés “se encontravam tão descuidadas”, poderia o feito ser praticado por um número reduzido de fustas, uma vez que estas não levantariam tantas suspeitas. Aqueles capitães alertavam ainda para o facto de todas as anteriores grandes armadas enviadas para o Estreito ali haverem sofrido pesadas perdas¹⁴.

Resultando a expedição ao Mar Vermelho de uma diretiva régia, em que o próprio governador empenhara uma parte significativa do seu cabedal e com a qual esperava ganhar “fama e proveito”, a maioria do conselho aprovou a estratégia por este delineada, tendo a armada partido de Goa a 1 de janeiro de 1541. A armada, composta por 12 navios de alto bordo (nove galeões, sendo que um deles, que pertencia a António Correia, casado de Goa, ia carregado de pimenta para a despesa da armada; duas naus carregadas de mantimentos e uma caravela latina, levando cada um desses “navios grossos” os respetivos botes, para além de



Figura 2: O estreito de Bab el Mandeb, CASTRO, Álvaro de - *Roteiro do Mar Roxo*, 1540-1541

fustas e catures, “para seu serviço e desembarcação”) e cerca de 70 navios de remo¹⁵, cruzou o Mar Árabe com algumas dificuldades, tendo-se desgarrado alguns dos navios mais pequenos.

O grosso da frota aportou em Socotorá a 13 de janeiro, onde permaneceu uns dias para fazer aguada, após o que entrou no Estreito a 27 desse mês. Inteirados dos conflitos que grassavam em Adem, onde a guarnição turca que ali se encontrava procurava conter os ataques do Xarife e da gente de terra, tentaram, sem êxito, tomar pilotos que auxiliassem na navegação os dois que o governador havia mandado buscar a Diu.

No início de fevereiro, porque a água escasseasse na armada, rumou a Maçuá, onde já se encontrava D. Cristóvão da Gama com alguns navios de remo, que o informou que o soberano local se havia refugiado na terra firme, em Arquico. Ali foram varados e reparados alguns

¹⁴ Sobre o assunto veja-se COUTO, Diogo do, *Da Ásia*, Década V, livro VII, cap. IV, já cit., pp. 106-107.

¹⁵ Os números variam ligeiramente de acordo com as fontes disponíveis. ANDRADA, Francisco de - *Crónica de D. João III*, parte III, cap. LXXVI, p. 820, e CORREIA, Gaspar - *Lendas da Índia*, livro IV, cap. XVII, pp. 162-163, apontam 70 navios de remo e doze de alto bordo; D. Manuel de Lima (cf. carta atrás citada, nota 9) afirma tratar-se de 73 navios de remo, dos quais 70 fustas e três galeotas, e onze navios de alto bordo, dos quais oito galeões, duas naus e uma caravela; finalmente, COUTO, Diogo do - *Da Ásia*, Década V, livro VII, cap. V, p. 113) apresenta um número significativamente mais baixo, afirmando serem apenas 12 navios de alto bordo e 62 navios de remo, dos quais 60 galeotas e catures e duas galés. Este quantitativo não deve, no entanto, ter em conta os navios de remo adstritos aos navios de alto bordo para a sua manobra e “desembarcação” a que alude Gaspar Correia.

dos navios, tendo o governador perdido, segundo D. João de Castro, nove dias em infrutíferas negociações com as autoridades locais, o que acabou por retardar a partida da armada de remo para Suaquém¹⁶. Atestado o pouco préstimo das naus e galeões naquele mar, o governador determinou que a armada de alto bordo e 700 homens permaneceria em Maçuá sob o comando de Manuel da Gama, partindo o resto da frota em direção a Suaquém a 19 de fevereiro.

D. Estevão da Gama, movido pelo objetivo de repor os antigos laços de vassalagem que ligavam o soberano de Suaquém ao “Imperador da Abássia”, que haviam cessado pela emergência recente da presença turca no reino, a qual, como refere Diogo do Couto, ameaçava espalhar-se aos demais portos da região impedindo as ligações por mar entre portugueses e os abissínios¹⁷, procurou, num primeiro momento, o estabelecimento de um acordo com aquele monarca, que passaria pela entrega do contingente turco existente na ilha e pelo fornecimento de dois pilotos que os guiassem até ao Suez. Constatada a irredutibilidade do monarca em se afastar da órbita do poderio otomano e muito pressionado pelos seus homens, a quem havia prometido a tão ambicionada escala franca, D. Estevão decidiu-se a 8 de março pelo ataque à cidade, que foi tomada de assalto e saqueada durante dois dias.

No dizer de D. Manuel de Lima o protelar sucessivo das ações militares por parte do governador impediu que as fustas e os catures tivessem atacado mais cedo a ilha, tomando-a “com todo o seu recheio, que é a mais rica coisa que há no Estreito [...] e encheramos as fustas de ouro e prata e mataríamos nela os 50 turcos que aí estavam [...] e cativáramos o rei que era muito honrado, o que fora coisa de que sealaria por todo este estreito e mais, pois este lugar é do turco e lhe rende 70 000 venezanos”¹⁸. Ainda assim, o saque atingiu uma dimensão extraordinária, como o comprova o facto, narrado por D. João de Castro, de muitos dos navios de

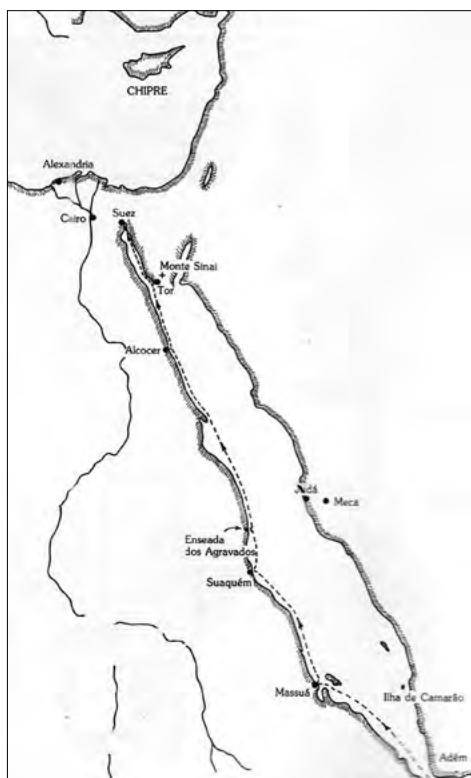


Figura 3: O itinerário da frota de D. Estevão da Gama, MONTEIRO, Saturnino – **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa**, 1982.

¹⁶ Cf. *Carta de D. João de Castro ao Rei*, já citada, p. 31.

¹⁷ Cf. *Da Ásia*, Década V, livro VII, cap. V, p. 118.

¹⁸ Cf. *Carta de D. Manuel de Lima*, já citada, pp. 201-211.

remo não se encontrarem em condições de navegar para o Suez em virtude de se encontrarem “abarrotadas de marfins e outras muitas coisas que foram tomadas no roubo de Suaquém”¹⁹.

Este facto, associado ao grande número de baixas registadas entre as tripulações dos navios em resultado das difíceis condições de vida a bordo no Mar Vermelho levou alguns dos capitães, entre os quais D. João de Castro e Tristão de Ataíde²⁰, a aconselhar D. Estevão da Gama a partir para o Suez com apenas 30 a 35 fustas, escolhidas entre as mais ligeiras e melhor equipadas, o que permitiria queimar as galés ali varadas através de um ataque anfíbio que apanhasse os defensores desprevenidos. A sugestão, no entanto, só viria a ser adotada mais tarde, na Baía dos Agravados, depois de constatada a impossibilidade de a armada se movimentar rapidamente numa zona repleta de baixios e restingas e em que os ventos “sopravam contrários”, facto agravado pela circunstância de os navios, em virtude de os pilotos desconhecerem a região, não navegarem durante a noite.

O governador determinou então que fossem aparelhadas apenas 16 fustas, que levariam a bordo 250 homens de armas, situação a que se opuseram não só Castro, por entender tratar-se de um número reduzido de soldados para a dimensão da tarefa, mas também a generalidade dos fidalgos, por se considerarem agravados por uma determinação que negava a oportunidade a muitos deles de se poderem distinguir num feito de armas que, a correr bem, muito acrescentaria a sua honra e proveito²¹. Seleccionados os 16 navios de remo mais veleiros, foram de imediato despejados do saque e providos de mantimentos e água, cabendo o seu comando aos principais fidalgos da armada, tendo os restantes regressado a Maçuá com ordens para aí se juntarem à armada de alto bordo e aguardarem até ao regresso dos navios sob o comando do governador.

Essa pequena frota, transportando a bordo “toda a frol da Índia”²², ao invés de procurar atingir o seu objetivo o mais dissimuladamente possível, de forma a permitir que uma incursão anfíbia rápida permitisse lançar fogo às galés varadas na ribeira do mar, foi deixando atrás de si um rasto de destruição. Os fidalgos, assolados pela falta de água e de mantimentos que grassava a bordo e movidos pela ânsia de praticarem feitos militares dignos de registo, foram atacando e saqueando alguns dos principais portos da região. Assim sucedeu em Alcocer, onde foi queimada uma nau do xerife de Meca, duas naus malabares e várias gelvas²³, e em

¹⁹ Cf. *Carta de D. João de Castro ao rei*, já citada, p. 36.

²⁰ Castro afirma que, por essa altura, a maioria das fustas havia perdido já “a terça parte dos marinheiros”. *Ibidem*.

²¹ Sobre os conflitos aí surgidos veja-se COUTO, Diogo do Couto – *Da Ásia, Década V*, livro VII, cap. VII, pp. 124 e seguintes.

²² Cf. CORREIA, Gaspar - *Lendas*, vol. IV, cap. XXX, p. 194.

²³ O número de navios saqueados varia significativamente de acordo com as fontes. D. João de Castro refere duas naus malabares e cinco gelvas (cf. carta citada, p. 37); D. Manuel de Lima aponta 14 ou 15 gelvas e marruazes (cf. carta citada, p. 216). A *gelva* era um navio pequeno, semelhante a uma caravela, empregue no Mar Vermelho sobretudo para o comércio. O *marruaz* era um pequeno navio de vela muito usado para a navegação costeira nas costas da Arábia e do Mar Vermelho. Cf. LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente - *Dicionário da Linguagem da Marinha Antiga e Actual*, pp. 289 3 348.

Toro, cuja cidade, não obstante estar defendida por um contingente militar turco de cerca de uma centena de homens, foi saqueada a 20 ou 21 de abril, tendo a armada partido no dia seguinte para o Suez.

A operação de destruição das galés aqui varadas revelar-se-ia um verdadeiro desastre, com os homens de armas portugueses a não conseguirem sequer entrar em confronto direto com os defensores da armada turca varada em terra. A 27 de abril foi decidido o envio de espias, tendo sido despachados durante a noite três soldados despidos e ensebados num catur desmastreado com o objetivo de se acercarem o mais possível de terra e aí se inteirarem das condições em que as galés se encontravam defendidas²⁴. Desconhecendo o local, acabariam por se perder, tendo o governador decidido lançar um ataque rápido, ao raiar da manhã, que lhes permitisse lançar fogo aos navios ali varados. Com os navios a avançar em coluna, foram recebidos com tiros de artilharia efetuados a partir de um “castelo roqueiro de taipa, quadrado de 30 braças em quadra”²⁵, dotado com peças de artilharia que defendia a entrada do porto, a que responderam com tiros de falcões, dada a inexistência a bordo dos navios de remo de peças de artilharia de maior calibre. Puderam então constatar que os defensores eram não só em número muito superior, mas que se encontravam extremamente organizados. Castro afirma que “ali estavam três grandes esquadrões cerrados com suas bandeiras e por entre as galés muita gente solta de fora do lugar [...] e uma batalha de cavaleiros com cerca de 2 000 cavaleiros e mais longe outra batalha e muitas outras que corriam a fio”²⁶. O esteiro em que as galés e naus turcas se encontravam varadas encontrava-se defendido “por um fermoso e grande baluarte” e mais para dentro por duas torres que diz serem antigas “reliquias da cidade de Eroas [...], de sorte que a disposição por terra é fortíssima, mais que outra que eu visse”²⁷.

Relativamente à armada turca, os dois capitães que participaram na expedição – D. Manuel de Lima e D. João de Castro, referem ter contado 41 galés reais, divergindo apenas no número de naus, oito e nove, respetivamente²⁸. Ouvido o conselho, que se pronunciou unanimemente no sentido de não procederem ao desembarque, D. Estevão da Gama ordenou a retirada a 28 de abril, tendo passado pelo Toro, para aí fazer aguada. A cidade, no entanto, encontrava-se já defendida por um contingente de 300 soldados turcos, que os receberam com tiros de artilharia, obrigando-os “a dar à vela”²⁹. A 1 de Maio aferram junto da ilha de Xeduam³⁰, passando depois por Alcocer e Suaquém, “a qual achamos sem gente e o lugar todo queimado e derrubado como

²⁴ Cf. COUTO, Diogo – *Da Ásia*, *Década V*, livro VII, cap. IX, pp. 146 a 148.

²⁵ Cf. ANDRADA, Francisco de - *Crónica de D. João III*, parte III, cap. LXXIX, p. 828

²⁶ Cf. *Carta de D. João de Castro ao Rei*, já citada, pp. 38 e 39.

²⁷ *Ibidem*, p. 39.

²⁸ Neste particular apenas Gaspar Correia diverge daquelas cifras, afirmando tratar-se de 46 galés e nove naus. Cf. *Lendas*, vol. IV, p. 195.

²⁹ Cf. *Carta de D. João de Castro ao Rei*, já citada, p. 39.

³⁰ No *Roteiro de Goa ao Mar Vermelho* surge identificado como Xuduam.

o deixáramos”³¹. A 16 de Maio fundeiam finalmente em Maquá, onde se encontrava estacionada a armada de alto bordo e os restantes navios de remo sob o comando de Manuel da Gama. Aí acharam, como refere Manuel de Lima, “muito ruins novas e que era muita gente morta ao desamparo e à fome”³², encontrando-se os soldados sublevados por o capitão-mor, que ali havia ficado a comandar a armada de alto bordo, haver enforcado cinco homens na sequência do levantamento anteriormente ocorrido, que culminara na passagem para a terra firme de um contingente significativo de soldados, mortos pelos muçulmanos depois de atraídos a uma cilada. A chegada do Governador e o recurso ao sistema tradicional das “mesas”, com os principais fidalgos e capitães a assegurarem a alimentação dos soldados e das

tripulações, acalmou os ânimos, podendo D. Estevão da Gama debruçar-se sobre o socorro a prestar ao imperador etíope³³.

Para trás ficava uma jornada marcada pela incapacidade de as forças portuguesas atingirem o objetivo a que se haviam proposto - a destruição da armada turca estacionada no Suez. Na base do insucesso estiveram não só



Figura 4: Massuá, CASTRO, D. João de - *Roteiro do Mar Roxo*.

razões de ordem organizacional, dado o péssimo planeamento logístico da frota, mas também político-militares, em resultado dos ataques efetuados a vários reinos com o objetivo de os afastar da órbita otomana, desiderato nunca conseguido, mas que retardou decisivamente a progressão da armada portuguesa ao longo do Mar Vermelho, permitindo o reforço dos sistemas defensivos daquele porto.

O Mar Vermelho e a Abissínia

A entrada dos turcos Otomanos no Mar Vermelho desempenhou um papel fundamental na emergência de novos poderes islâmicos que enfrentaram o outrora poderoso reino cristão da Abissínia. O reino do “Preste João”, como era conhecido em Portugal, lutava pela sua sobrevivência desde 1529, depois de o sultanato de Adal desencadear a guerra com um poderoso exército que incluía um contingente proveniente do Iémen, então sob tutela dos otomanos.

³¹ Cf. *Carta de D. Manuel de Lima*, já citada, p. 220.

³² *Ibidem*, p. 222.

³³ Sobre o assunto veja-se CORREIA, Gaspar - **Lendas**, vol. IV, cap. XXXII, p. 199.

Este contingente compreendia 200 soldados equipados com armas de fogo e canhões, armamento para o qual os cristãos não possuíam qualquer contrapartida eficaz. Renovada a ofensiva islâmica em 1531, os cristãos sofreram duas estrondosas derrotas em Antioquia (fevereiro) e Amba Sel (outubro). A partir de 1535, restava aos cristãos travar uma guerra de desgaste que impedisse a consolidação da ocupação islâmica. Esta última resistência dos cristãos teve êxito, uma vez que em 1539 o sultão de Adal, Ibrahim al-Ghazi, tentou, embora sem sucesso, estabelecer a paz através do casamento da sua filha com o rei Lebna Dengel (David nas crónicas portuguesas).

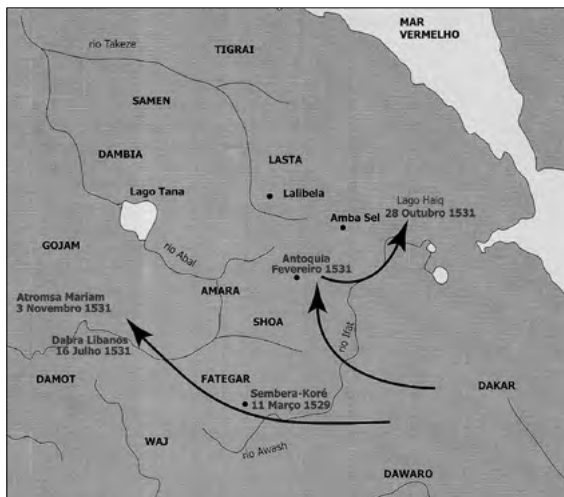


Figura 5: As campanhas de Ahmad Gran, o Granhe, 1529-1531

Organização da força expedicionária

Entre 19 de maio e 9 de junho foi organizado um contingente com cerca de 400 homens, chefiados pelo irmão do capitão-mor da armada, D. Cristóvão da Gama, e distribuídos por capitâncias de 50 homens com o seu capitão e respetiva bandeira: Francisco Velho, Manuel da Cunha, João da Fonseca, Francisco de Abreu, Francisco Velho, Miguel Castanhoso – o cronista da expedição – e Cristóvão da Gama com a bandeira real e 150 soldados³⁴.



Figura 6: As bandeiras das capitâncias: guilões de damasco azul e branco, com cruzes vermelhas³⁵, tapeçaria da série de D. João de Castro (c.1555-60), Kunsthistorisches Museum, Viena.

³⁴ CASTANHOSO, Miguel - *História das cousas que o mui esforçado capitão Dom Cristóvão da Gama fez nos reinos do Preste João com quatrocentos portugueses que levou*, p. 24.

³⁵ *Ibidem*, p. 29.

O armamento contava com 16 canhões, a saber: 4 falcões pedreiros, 2 berços, 6 meios-berços e outras peças ligeiras das quais um número indeterminado possuía sistema de retrocarga. Os soldados “levavam armas dobradas”³⁶, o que pode significar que se equipavam com armas brancas e armas de fogo, ou que possuíam o dobro das armas de



Figura 7: *Arcabuzeiros*, tapeçaria da série de D. João de Castro (c.1550-60), Kunsthistorisches Museum, Viena.

que necessitavam; o desenrolar da campanha leva-nos a crer que ambas as situações são possíveis. Entre as armas de fogo contavam-se 600 *espingardas*³⁷ e 100 *mosquetes*. Para além deste numeroso armamento, os soldados deveriam encontrar-se razoavelmente apetrechados no que respeita à proteção individual, do tipo dos exemplares europeus guardado no mosteiro de Dabra Warq na província de Gojam.



Figuras 8 e 9: Capacete europeu proveniente de Dabra Wark, Gojam (foto de Stephen Bell) e chapéu-de-armas, séc. XV-XVI, Museu Militar de Lisboa.

Marcha do exército

A coluna saíu de Massuá a 9 de junho de 1541. Seguiu inicialmente a pé, com o equipamento carregado “em camelos e mulas” fornecidos pelos abexins. Mais tarde, enquanto esperava pela estação favorável, Cristóvão da Gama ordenou a construção de 24 carros destinados ao transporte do equipamento. As peças de artilharia *iam cada uma em seu carro*, podendo

³⁶ *Ibidem*, p. 23, p. 17.

³⁷ *Ibidem*, p. 23.



Figura 10: *Grades* para arcaibuz e mosquete, gravura da oficina de Jörg Kölderer (c.1502-8).

ser utilizadas para proteger tanto o exército como os acampamentos³⁸ e, eventualmente, caso surgisse a ocasião de travar um recontro com o inimigo. Mais á frente veremos como, nas duas batalhas de Iarte, a artilharia *encarretada* desempenhou um papel fundamental na manobra de guerra dos portugueses.

Em meados de dezembro de 1541 a coluna chegou ao mosteiro de Debreo Damo, onde se refugiava a viúva do rei Lebna Dengel. Os exercícios efetuados perante os aliados abexins – evoluções militares em formação ordenada e salvas coordenadas de canhões e “*espingardaria*”³⁹ – indicam-nos que os soldados portugueses estavam acostumados à guerra, nomeadamente a que se praticava na Europa.



Figura 11: O planalto de Debra Damo, foto Richard Downen, in www.royalafricansociety.org



Figura 12: Campanha de Cristóvão da Gama, fevereiro 1541 - agosto 1542.

³⁸ Foram construídos 24 carros: oito para transportar dois *berços grandes* e seis *meios berços*, enquanto as restantes peças seguiriam montadas nas respetivas carretas de transporte; 11 carros levavam “onze *grades* (...) onde iam cem *mosquetes*”, e as munições seguiam noutros cinco. Cf. CASTANHOSO, Miguel - **História das cousas que o mui esforçado capitão Dom Cristóvão da Gama fez nos reinos do Preste João com quatrocentos portugueses que levou**, p. 34.

³⁹ ... *Toda a gente armada com armas mui luzidas e com pífaro e tambor, todos em ordenança, com picas e diante da tenda da rainha fizemos suíça duas vezes com nosso caracol cerrado e aberto*. Cf. CASTANHOSO, Miguel - **História das cousas que o mui esforçado capitão Dom Cristóvão da Gama fez nos reinos do Preste João com quatrocentos portugueses que levou**, p. 33.

O assalto a Amba Sanayt, 2 de fevereiro de 1542

No fim de janeiro, depois de uma cuidadosa marcha de aproximação, o exército de portugueses e abexins chegou às imediações do primeiro objetivo, a serra de Amba Sanait. Foi efetuado um reconhecimento que sinalizou três trilhos por onde se poderia chegar ao topo; organizaram-se três colunas que atacariam por cada um destes locais:

1ª coluna:	Capitania de Francisco Velho	50 soldados
	Capitania de Manuel da Cunha	50 soldados
	Três peças de artilharia	meios-berços
2ª coluna:	Capitania de Manuel da Fonseca	50 soldados
	Capitania de Francisco de Abreu	50 soldados
	Três peças de artilharia	meios-berços
3ª coluna:	Cristóvão da Gama	cerca de 200 soldados
	Duas peças de artilharia	Berços

A 1 de janeiro sondaram-se as defesas; a artilharia foi colocada em posição, provocando uma enérgica resposta que descobriu as principais posições inimigas. No dia seguinte, 2 de fevereiro, o ataque foi desencadeado simultaneamente pelos três locais escolhidos a coberto do fogo das peças, que se revelou devastador. Pouco tempo depois todos os defensores eram passados à espada ou precipitados pelos penhascos.



Figura 13: Local provável do planalto de Amba Saynat.

As duas batalhas dos “*campos de Iarte*”, 4 e 9 de abril de 1542

Tomado este ponto de apoio, havia que entrar em contacto com o exército do rei Galawedos. Os portugueses fizeram-se ao caminho no dia 25 ou 26 de fevereiro, e dois dias depois cruzaram-se com um emissário do rei. Segundo este, al-Gazi⁴⁰ encontrava-se na região com o objetivo de inter-cetar os portugueses, pelo que era necessário juntar as forças para enfrentar o inimigo. A marcha

⁴⁰ O “Granje” nas crónicas portuguesas.

continuou até um local favorável para montar o acampamento, que designaram por “Campos de Iarte”, situado entre o lago Ashanie, e Amba Alagi. O exército muçulmano chegou no dia 2 de abril e cercou a posição dos portugueses, isolando-a do contingente abissínio. No dia seguinte, os mercenários turcos levantaram pequenos muros de pedra, de onde começaram a flagelar a posição dos portugueses. Estes, tirando vantagem da escolha do local e da superioridade em armas de fogo, em especial da sua artilharia, escolheram atacar.

Entre 4 e 9 de abril tiveram lugar duas batalhas campais.

Na véspera do ataque, na noite de 3 de janeiro, os soldados mantiveram as mechas dos arcabuzes acesas, efetuando disparos regulares, procurando iludir o adversário quanto ao verdadeiro efetivo do exército.

Na madrugada do dia seguinte o exército pôs-se em marcha, encontrando-se organizado com um rigoroso dispositivo de ataque:

na frente, as carretas com as peças de artilharia, seguidas pelas capitania nos flancos, protegiam a bagagem; na retaguarda, a bandeira real e respetiva guarda de atiradores, “*com os morrões acesos e armados*”, fechava a formatura.

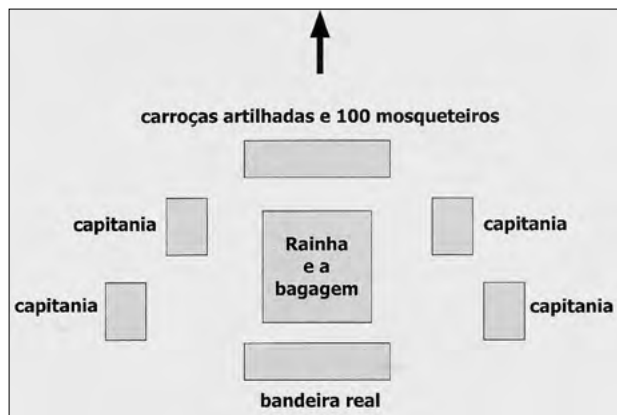


Figura 14: Ordem de batalha nas duas batalhas de “Iarte”, 4 e 9 de fevereiro de 1542

O exército adversário foi surpreendido pela eficiência das armas de fogo, em especial a artilharia. Foi no decurso desta intensa troca de tiros, que se estendeu por toda a manhã, que al-Gazi acabou por ver o seu cavalo atingido. Na precipitação que se seguiu, o exército muçulmano acabou por retirar em grande desordem.

Os portugueses alojaram-se em novo local para recompor as forças, mas Cristóvão da Gama não deixou que o inimigo se reorganizasse, e pouco tempo depois retomou a iniciativa. Novo combate teve lugar no dia 9 de abril, no qual a artilharia voltou a ser instrumental. Mesmo depois do incêndio de alguma pólvora, as investidas dos muçulmanos foram perdendo o vigor, e depois de atingido al-Gazi numa perna, um ataque decidido garantiu a vitória das forças cristãs.

O assalto à “Colina dos Judeus” e a “Batalha de Ofla”, finais de agosto de 1542

As derrotas provocaram uma crescente hostilidade da população local, tornando difícil o recrutamento de novos soldados para preencher as baixas sofridas pelo exército de Adal. Ahmad “Gran” retirou então para Zabul, e acampou depois na serra de Zabl, situada junto ao estreito de

Bab el Mandeb. Daqui enviou emissários aos otomanos com pedido de auxílio. Em finais de agosto, à frente de um novo exército que incluía cerca de 1 000 mercenários equipados com mosquetes e 10 peças de artilharia, acampou nas imediações do lago Ashenge.

Entretanto, os soldados de Cristóvão da Gama chegaram e montaram o acampamento num local designado por Oflla. Sabendo da presença do “Granhe” na região, foi despachado um mensageiro para estabelecer contacto com as forças do imperador. Cristóvão da Gama decidiu depois ocupar um ponto estratégico que dominava a rota de aproximação das forças de Galawedos, provavelmente no Ras Dejen, o ponto mais alto da Abissínia situado nos montes Simien.

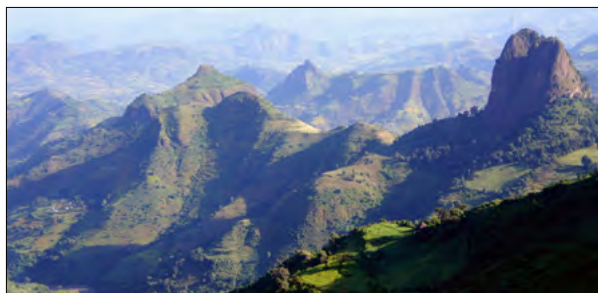


Figura 15: O Ras Dejen no complexo das montanhas Simien, in africanwandering.wordpress.com

Final de agosto de 1542: Tomada da “colina dos judeus”

O comandante das forças aí estacionadas, um judeu, propunha a entrega da posição. Convencido pelos seus argumentos, em particular no respeitante à existência de cavalos no local, saiu a coberto da escuridão com os 100 homens das capitânias de Manuel da Cunha e João Fonseca. O rio Taqueze foi vencido em jangadas construídas com “couros cheios de vento” que traziam previamente preparados. Organizada a coluna em formação de ataque, iniciaram a aproximação final.

Pouco antes de chegarem ao topo foram descobertos, mas desencadeado o ataque com a carga de 8 cavaleiros, rapidamente o inimigo foi levado de vencida. Ficaram 30 homens com a tarefa de recolher os cavalos, tendo os restantes regressado ao acampamento.



Figura 16: Ordem de batalha no assalto à “Colina do judeu”, final de agosto de 1542.



Figura 17: A região em redor do lago Ashenge, onde se deu a batalha de Oflla.

A “Batalha de Oflla”, 28 de agosto 1542

A batalha que se seguiu foi essencialmente combatida na defensiva, em torno de uma posição encostada ao contraforte da serra. Esta foi reforçada com “tranqueiras”, e cada capitania ocuparia um reduto equipado com piques, arcabuzes e artilharia, enquanto os abexins deviam recolher-se junto do acampamento principal, situado no topo.

Os reforços provenientes do Iémen anularam a principal vantagem dos portugueses. Iniciada a batalha, as tranqueiras foram sistematicamente demolidas pela artilharia. Os contra-ataques acabaram por resultar em baixas incomportáveis entre as forças cristãs. Progressivamente remetidas a uma postura defensiva, a derrota tornou-se inevitável face à disparidade de forças. Cristóvão da Gama foi capturado e executado, mas mais de metade dos portugueses conseguiram escapar. Alguns reagruparam-se na posição da *serra do judeu*, onde reuniram as armas armazenadas no local, e fabricaram pólvora com salitre e enxofre providencialmente descobertos.

Depois de se reunirem, os sobreviventes juntaram-se às forças do rei abissínio, que permitiu preparar um novo exército logo no início de 1543. A 21 de fevereiro deu-se a batalha de Waina Daga,

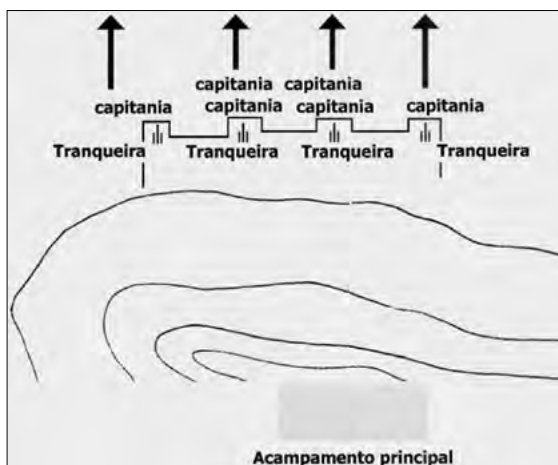


Figura 18: Esquema defensivo português na batalha de Oflla, 28 de agosto de 1542.

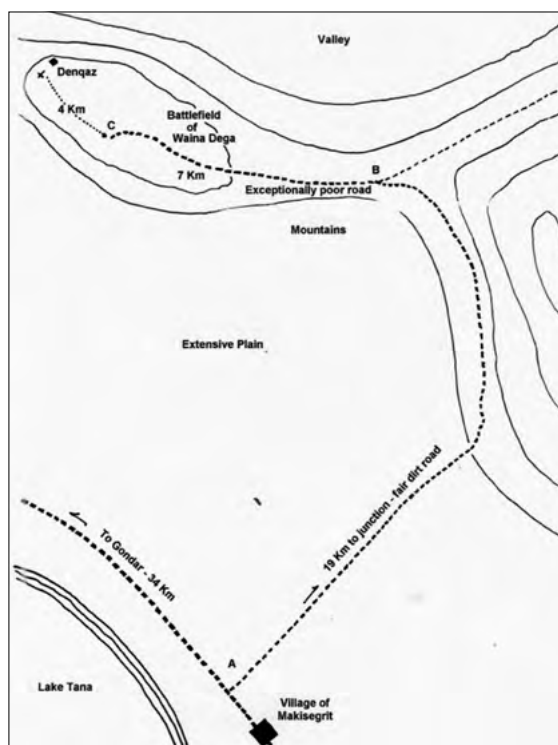


Figura 19: A região da batalha de Waina Daga, in HESPELER-BOULTBEE - *Portugal's Influence on Culture and Architecture in the Highlands of Ethiopia 1493-1634*, p.142.

no decurso da qual Ibrahim al-Gazi foi morto – provavelmente por um atirador português –, precipitando o ponto de viragem crucial na guerra etíope-adalita.

Conclusão

As operações de guerra que então tiveram lugar possuem elementos de grande interesse para o estudo da arte militar portuguesa de Quinhentos. A expedição foi organizada com soldados recrutados para uma ação naval e, simultaneamente, para uma ação terrestre, como o demonstra o estado de prontidão das forças de D. Cristóvão da Gama, claramente conhecedoras da nova arte da guerra europeia, praticada com companhias organizadas. O desenvolvimento posterior de uma campanha exclusivamente terrestre – algo que ainda hoje se considera como uma raridade no panorama da Expansão Portuguesa – demonstra que é necessário reavaliar a natureza do poder militar português da época.

De facto, se é conhecido que as expedições navais contavam com um apreciável efetivo de soldados embarcados, já é menos comum admitir-se que esses homens possuíam, sobretudo durante os governos de maior centralização do poder no Estado da Índia, um conhecimento significativo da guerra moderna, na qual seriam adestrados quer por treino regular, quer pela experiência adquirida nas várias situações bélicas que ocorriam um pouco por todo o espaço oriental, como o comprova a campanha militar terrestre agora descrita.

Bibliografia

Fontes impressas

ANDRADA, Francisco de - **Crónica de Dom João III**, Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão, 1976.

Carta de D. João de Castro a D. João III, de 1 de outubro de 1541, in **Obras Completas de D. João de Castro**, editada por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, Coimbra, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1986, vol. III, pp. 31 e seguintes.

Carta de D. Manuel de Lima, enviada ao monarca em 28 de novembro de 1541, in ANTT, *Corpo Cronológico*, I-71-14, publicado por SANCEAU, Elaine - **Stvdia**, IX, Lisboa, CEHU, 1962, p. 209.

CASTANHOSO, Miguel - **História das cousas que o mui esforçado capitão Dom Cristóvão da Gama fez nos reinos do Preste João com quatrocentos portugueses que levou**, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1988.

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, vol. III, Porto, Lello & Irmão, 1975.

COUTO, Diogo do, **Da Ásia**, Década V, Lisboa, Ed. Livraria Sam Carlos, 1973.

Estudos

COUTO, Dejanirah - No rasto de Hadim Suleimão Pacha: alguns aspectos do comércio do mar Vermelho nos anos de 1538-1540, in **A Carreira da Índia e as rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa**, Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz (dir.), Lisboa/Angra do Heroísmo, CHAM-CEPCEP, 1998. DL 117160/97

HESPELER-BOULTBEE - **Portugal's Influence on Culture and Architecture in the Highlands of Ethiopia 1493-1634**, Canada, CCB Publishing, 2011.

LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente - **Dicionário da Linguagem da Marinha Antiga e Actual**, 2ª edição, Lisboa, CEHU/JICU, 1974,

MONTEIRO, Saturnino - **Batalhas e combates da Marinha Portuguesa. Apogeu do Império (1539-1579)**, Lisboa, Livraria Sá da Costa Ed., 1992. ISBN 97897256222964

THOMAZ, Luís Filipe - **A Expansão Portuguesa. Um prisma de muitas faces**, Lisboa, Gradiva, 2021. ISBN 9789897851049

O DESASTRE DE MORMUGÃO DE 30 DE SETEMBRO DE 1639

Adelino Rodrigues da Costa¹

Resumo

No dia 30 de Setembro de 1639, no estuário do rio Zuari e bem próximo do forte de Mormugão, em Goa, ocorreu um episódio da guerra naval que, entre 1600 e 1663, envolveu portugueses e neerlandeses.²

Nesse dia, um grupo de nove navios neerlandeses lançou uma acção ofensiva contra os navios portugueses que se encontravam no fundeadouro de Mormugão, perdendo-se muitas vidas e três galeões portugueses – o *Bom Jesus*, o *São Boaventura* e o *São Sebastião*. Provavelmente, foi a maior catástrofe que os portugueses alguma vez sofreram nos mares da Índia e, como salientou o comandante Saturnino Monteiro, este desastre e a perda de três galeões marcou “o fim de Portugal como potência naval de primeira grandeza”.³

Inversamente, este acontecimento tornou-se emblemático na exaltação nacionalista que inspirava a arte figurativa neerlandesa no século XVII, que é habitualmente considerada a sua idade de ouro.

Palavras-chave: Goa; Galeões portugueses; Combate naval de Mormugão; Cornelis Symonsz; Arte figurativa neerlandesa do século XVII.

Abstract

On September 30, 1639, in the estuary of the Zuari river and very close to the Mormugão fort, in Goa, occurred an episode of the naval war which, between 1600 and 1663, involved the Portuguese and Dutch.

On that day, a group of nine Dutch ships launched an offensive action against the Portuguese ships that were in the Mormugão anchorage, losing many lives and three Portuguese galleons – the *Bom Jesus*, the *São Boaventura* and the *São Sebastião*. It was probably

¹ Académico Emérito. Academia de Marinha, arcosta2001@hotmail.com.

² A República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos foi constituída em 1581 e agrupou sete províncias do norte dos Países Baixos que antes estiveram sob domínio espanhol – Frísia, Groning, Gueldres, Holanda, Overissel, Utreque e Zelândia. Por vezes, esta república é conhecida como Províncias Unidas ou, simplesmente, como Holanda, o nome da sua província mais importante, enquanto os seus habitantes são os neerlandeses, embora por vezes também sejam designados por holandeses.

³ MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino – **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa**, Volume VI, pp. 187.

the greatest catastrophe that the Portuguese had ever suffered in the Indian seas and, as commander Saturnino Monteiro highlighted, this disaster and the loss of three galleons marked “the end of Portugal as a naval power of the first magnitude”.

Inversely, this event became emblematic of the nationalist exaltation that inspired Dutch figurative art in the 17th century, which is usually considered its golden age.

Key-Words: Goa; Portuguese Galleons; Naval combat of Mormugão; Cornelis Symonsz; Dutch figurative art in the 17th century.

1. A rota marítima que foi estabelecida entre Lisboa e o Estado da Índia, depois da primeira viagem de Vasco da Gama, foi chamada a Carreira da Índia e perdurou até à abertura do canal de Suez em 1869.⁴

Mais do que a distância a percorrer ou a duração da viagem, o seu traço dominante era a conciliação das condições meteorológicas mais favoráveis à navegação para, sucessivamente, navegar até às proximidades de costa brasileira, fazer a travessia do Atlântico Sul, passar o cabo da Boa Esperança e fazer a última parte da viagem no oceano Índico ocidental, que é sujeito à sazonalidade do regime da monção.

Os navios largavam de Lisboa nas últimas semanas do Inverno ou no início da Primavera, isto é, entre o início de Março e meados de Abril. Navegavam até às ilhas de Cabo Verde e, de seguida, inflectiam para sudoeste até próximo do cabo de Santo Agostinho, na costa brasileira, para depois contornar o anticiclone do Atlântico Sul. A navegação guinava então para sueste em direcção ao cabo da Boa Esperança, que deveria ser ultrapassado durante o mês de Julho, pois “a regra de ouro consiste em dobrar o cabo da Boa Esperança em Julho”.⁵

Após a passagem do Cabo havia duas opções principais: a *viagem por dentro* da ilha de São Lourenço, ao longo do canal de Moçambique e com escala na ilha de Moçambique, que conduzia a Goa, na costa do Concão e, em alternativa, a *viagem por fora* daquela ilha de São Lourenço, que levava a Cochim, na costa do Malabar.

A *viagem por dentro* tinha maiores preferências pois beneficiava da vantagem de poder fazer escalas na costa oriental africana e, eventualmente, nela *invernar* se necessário fosse,



Croquis da ilha de Goa, com as suas barras, as suas fortalezas e os seus principais fundeadouros

⁴ O canal de Suez que liga o mar Mediterrâneo e o mar Vermelho, demorou dez anos a ser construído e foi inaugurado no dia 17 de Novembro de 1869, permitindo a ligação marítima entre a Europa e a Ásia do Sul, o que evitava a longa circunavegação do continente africano.

⁵ GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Volume III, p. 44.

mas também havia quem escolhesse a *viagem por fora* onde o efeito da monção era menos severo. Porém, a partir do início do século XVII surgiu um novo critério de decisão, relacionado com o eventual encontro com navios neerlandeses hostis, envolvidos ou não na prática do corso.

A chegada das naus a Goa, ou a Cochim, acontecia em finais de Julho, ou em Agosto, quando a monção já flagelava a costa ocidental indiana, com chuva intensa e persistente, forte ondulação e má visibilidade, que impedia ou dificultava a navegação e a entrada nos portos.

No caso de Goa, as naus fundeavam na Aguada, descarregavam e eram desarmadas para diminuir o calado para que pudessem entrar na barra, que é estreita e cujos fundos são muito escassos. As suas guarnições eram reduzidas e as naus recolhiam-se depois a fundeadouros mais abrigados da monção e mais seguros, tanto no rio Mandovi, como também no rio Zuari.

A *tornaviagem* ou viagem de regresso, deveria acontecer em finais de Dezembro, ou no início de Janeiro, o que significava que a permanência das naus em Goa se estendia por cerca de três a quatro meses.

2. Desde o início do século XVII que a Companhia Unida das Índias Orientais ou *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), que fora criada em Amesterdão em 1602 e se instalara em Batávia, na ilha de Java, pressionava os interesses portugueses, atacando-os nas Molucas, em Macau, no estreito de Malaca e na costa ocidental da península indiana, sobretudo em Goa.

Nessa época, Goa era conhecida como a “Goa Dourada”, dizia-se que era tão populosa como Londres ou Antuérpia e era a capital do Estado da Índia. Para a VOC e para os seus dirigentes, certamente que Goa era o mais apetecido dos estabelecimentos portugueses, que então se estendiam na orla costeira e em rede, desde Moçambique até ao Japão.

Os neerlandeses já tinham procurado bloquear a sua barra em 1604 mas, por iniciativa de Antonio van Diemen, o *gouverneur-generaal* das Índias Orientais Neerlandesas, foi a partir do ano de 1636 que os bloqueios navais passaram a ter um carácter regular para impedir a entrada ou a saída dos navios portugueses, procurando isolar e asfixiar a governação portuguesa instalada em Goa.⁶

Geralmente, as armadas neerlandesas de bloqueio largavam de Batávia, no início do mês de Agosto e chegavam a Goa em fins de Setembro, apoiando-se logisticamente na sua feitoria de Vingurla, situada a cerca de uma dezena de milhas para norte de Goa.

Os navios da VOC permaneciam na área de Goa durante vários meses, cruzando entre a Aguada e Mormugão, mas nos primeiros dias de Maio, levantavam o bloqueio e regressavam a Batávia, antes que a monção chegasse e afectasse a sua segurança náutica.

⁶ LEOD, N. Mac – *De Oost-Indische Compagnie als Zeemogendheid in Azië*, Tweede Deel van 1632 tot 1650, 1927.

De facto, na costa ocidental indiana a monção ocorre desde meados de Maio até fins de Setembro e é muito severa, com chuva muito intensa, forte ondulação e má visibilidade, o que dificulta a navegação e a entrada nas barras e nos portos.

No historial de Goa estão referenciadas cerca de duas dezenas de bloqueios à sua barra e aquele que foi imposto em Setembro de 1639 foi um dos mais duros, pois houve a perda de muitas vidas e de vários navios.⁷

3. Quando em Junho de 1639 a monção chegou a Goa, a armada portuguesa de alto bordo que se encontrava nos fundeadouros da Aguada, descarregou a carga que transportava e desarmou como era habitual, tendo uma parte entrado a barra do rio Mandovi e recolhido aos estaleiros situados nas suas margens para realizar fabricos de manutenção, enquanto a



A Fortaleza de Mormugão. Reprodução do Códice nº 1471 da Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa

outra parte foi deslocada para os fundeadouros muito abrigados da área de Mormugão, no estuário do rio Zuari.

Segundo foi escrito em 1635 por António Bocarro, guarda-mor da Torre do Tombo de Goa, junto do forte de Mormugão estava “uma enseada muy larga de mais de uma legoa de comprido sem restinga baixa nem pedra, e com fundo bastante pera todo o género de embarcação onde

podem estar muitas naus de qualquer grandeza que seja”. Acrescentava, depois, que “qualquer embarcação que vier de fora pode entrar e chegar de baixo do dito forte sem piloto nem receio de coisa alguma onde ficam debaixo da artilharia dele, e têm invernoado muitas vezes ao longo deste forte, naus do Reino e Galeões”.⁸

Os navios então deslocados para *invernar* em Mormugão eram três poderosos galeões de 60 peças - o *Bom Jesus*, o *São Boaventura* e o *São Sebastião* - que foram desarmados e ficaram com as suas guarnições reduzidas.

No dia 24 de Junho de 1639 tinha falecido o vice-rei Pedro da Silva e as vias de sucessão indicaram o nome de António Teles de Menezes, o capitão-general da armada de alto bordo, para lhe suceder. Porém, nessa altura ele não estava em Goa e, nessas circunstâncias, o governo

⁷ COSTA, Adelino Rodrigues da, – **A Marinha de Goa e outros ensaios náuticos**, pp. 46-55.

⁸ PEREIRA, A. B. de Bragança (ed.) – **Livro das plantas de tôdas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental por António Bocarro**, p. 303.

do Estado da Índia passou a ser exercido interinamente por Frei Francisco dos Mártires, o arcebispo de Goa.

António Teles de Menezes encontrava-se em missão de socorro à praça de Damão que estava cercada e tinha levado consigo muitos homens, quinhentos segundo algumas fontes e mil segundo outras. Muitos desses homens pertenciam às guarnições dos navios da armada de alto bordo que estava fundeada em Mormugão, ou estava imobilizada nos estaleiros do rio Mandovi.

Passaram-se os meses de Julho e Agosto e aproximava-se o fim da monção, mas as autoridades portuguesas de Goa descuidaram-se e não deram a devida importância ao possível aparecimento de navios neerlandeses na barra de Goa, pois as preocupações estavam concentradas no “apresto de doze navios de guerra, y otros de bastimentos para acudir a Malaca”, também ameaçada pelos neerlandeses.⁹

Em meados de Setembro de 1639 tinham chegado a Goa dois patachos neerlandeses, respectivamente o *Valckenburch* e o *Arnemuijden*, que tinham saído de Batavia no dia 6 de Agosto. Perante esta situação, o arcebispo-governador nomeou Álvaro de Sousa para aprontar e comandar o galeão *São Boaventura*, tendo-lhe sido fornecidos “alguns soldados e casados que se achavam em Goa”, mas nada foi feito em relação aos outros dois galeões que também deveriam ter sido armados, devendo todos ser depois deslocados para o fundeadoiro da Aguada, onde estariam mais protegidos pela artilharia da respectiva fortaleza.

4. No dia 28 de Setembro de 1639 surgiu em frente de Goa uma armada de sete unidades da VOC, constituída pelos navios *New Haarlem*, que era o navio-almirante, *Middelburch*, *Zierickzee*, *Franicker*, *Cleen Rotterdam*, *Cleen David* e *Bredamme*, que tinha saído de Batavia no dia 25 de Julho de 1639 sob o comando de Cornelis Symonsz Van der Veer e que dispunha de 261 canhões, 810 marinheiros e 170 soldados.¹⁰

Logo que esta armada chegou a Goa, o seu comandante foi informado pelos dois patachos que já se encontravam na área, que havia três galeões portugueses fundeados em Mormugão, que estavam desarmados e não estavam preparados para navegar, nem para combater. Nessa situação, Symonsz reuniu os seus comandantes e decidiu capturar os galeões portugueses, porque entenderam que esse era um bom serviço que prestavam à VOC, embora tivesse havido alguma hesitação inicial pelo receio de que os navios encalhassem nos bancos do rio Zuari. Porém, prevaleceu a ideia de atacar os galeões portugueses de surpresa e sem demora.

No dia 30 de Setembro, os navios neerlandeses “entraram a barra de Mormugão às oito da manhã”, levando à cabeça pequenas embarcações para sondar, seguidas em coluna pelos patachos *Cleen Rotterdam* e *Cleen David* e pela nau *Zierickzee*, onde estava embarcado

⁹ SOUSA, Manuel de Faria y – *Ásia Portuguesa*, Tomo III, p. 510.

¹⁰ BOXER, Charles R. – *The surprisal of Goa's bar*, vol. XVI, No. 1, p. 7.



As forças participantes e o *croquis* do cenário geográfico dos combates de 30 de Setembro de 1639

o próprio Symonsz. O forte de Mormugão “estava sem gente e sem cartuchos”, foi surpreendido e não reagiu, o que permitiu que os navios neerlandeses chegassem bem próximo dos galeões portugueses.¹¹

Um códice da Biblioteca Nacional de Portugal intitulado **“Relação do sosedido na Índia Oriental depois da morte do VisoRey Pero da Silva”** escrito pelo Padre Manuel Xavier em Novembro de 1640, descreve com detalhe o que se passou.

Os patachos *Cleen Rotterdam* e *Cleen David* aproximaram-se do galeão *São Boaventura*, mas foram recebidos pela artilharia e pela mosquetaria dos homens de Álvaro de Sousa que estavam a bordo e que lutaram com muita bravura, causando-lhes muitas baixas e obrigando-os a afastarem-se.

O patacho *Cleen Rotterdam* dirigiu-se então em direcção ao galeão *Bom Jesus* que abordou e tomou sem resistência porque estava desguarnecido, enquanto o galeão *São Sebastião* foi abordado pelo patacho *Valckenburch* e também foi capturado.

O galeão *São Boaventura* era o único que estava guarnecido, voltou a ser atacado e combateu durante várias horas contra o *Franicker*, o *Bredamme* e o *Valckenburch*, havendo muitos estragos de ambos os lados. Por fim, porque não conseguiam que o *São Boaventura* se rendesse, apesar de Symonsz por várias vezes lhe ter feito essa exigência, o comandante da VOC tomou a decisão de incendiar o galeão *Bom Jesus* e, por efeito da corrente, fazê-lo descair sobre o *São Boaventura*. Apesar dessa manobra, os homens de Álvaro de Sousa continuaram a combater, o que contradiz Manuel de Faria e Sousa que escreveu que os galeões “estavam em Mormugam, tan solitarios que no uvo una minima resistencia”.¹²

¹¹ **Relação do sosedido na Índia Oriental depois** [...], Biblioteca Nacional de Portugal, Códice 7640, folio 192/v.

¹² SOUSA, Manuel de Faria y – **Ásia Portuguesa**, Tomo III, p. 510.

Arrastado pela corrente, o galeão *Bom Jesus* abalroou o galeão *São Boaventura* que, rapidamente, também se incendiou. Nessa altura, os homens que se encontravam a bordo do galeão *São Boaventura* começaram a atirar-se à água por causa do fogo, mas o navio acabou por ser destruído pela violenta explosão do seu paiol da pólvora, onde se encontravam 300 barris.¹³ Entretanto, por precipitação neerlandesa, também o galeão *São Sebastião* tinha sido incendiado, pelo que o objectivo de capturar os três galeões portugueses não foi concretizado.

Enquanto os três galeões ardiam, os neerlandeses atacaram com ferocidade os portugueses que estavam na água a procurar salvar-se, tendo morto barbaramente muitos deles, mas ainda fizeram sete dezenas de prisioneiros que foram tratados com extrema desumanidade, com o próprio Cornelis Symonsz a mostrar grande crueldade para com alguns deles.¹⁴

Os atacantes tiveram 51 mortos, incluindo Jan Semeijn of Enchuijsen, o comandante do *Bredamme*, bem como sete dezenas de feridos graves, enquanto os portugueses tiveram duas centenas de mortos, muitos deles por afogamento.¹⁵

Os neerlandeses poderiam ter desembarcado para tomar a desguarnecida fortaleza de Mormugão e capturar as duas centenas de peças de artilharia do *Bom Jesus* e do *São Sebastião* que estavam em terra, mas porque precisavam de tratar dos mortos, cuidar dos feridos e fazer a reparação dos estragos sofridos pelos navios, retiraram para o mar já de noite, aproveitando o vento terral, enquanto os três galeões portugueses continuavam a arder.¹⁶

O combate tinha durado todo o dia e o incêndio dos três galeões portugueses iluminou todo o estuário do rio Zuari durante várias horas. Aquele acontecimento foi classificado por Manuel de Faria e Sousa na sua *Ásia Portuguesa* publicada em 1675, como um “fatal descuido”.¹⁷ Quando no dia 4 de Outubro, o novo governador António Teles de Menezes chegou a Goa proveniente das praças do Norte, mordia “as mãos de raiva por este acontecimento”.¹⁸

“Assim se acabou a armada de alto bordo da Índia”, escreveu o comandante Saturnino Monteiro na sua obra *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*.¹⁹

5. O desastre de Mormugão não foi apenas uma audaciosa acção militar-naval neerlandesa em que a VOC humilhou os portugueses, mas foi também uma severa perda para a Fazenda do Estado da Índia. Porém, porque a perda dos galeões portugueses ocorreu numa área com profundidades da ordem dos 3 a 5 metros, havia boas condições para que fossem feitas buscas, visando a eventual recuperação de parte do material que se perdera nos combates. O vedor da Fazenda Geral do Estado da Índia, no exercício dos seus deveres,

¹³ BOXER, Charles R, *op. cit.*, p. 9.

¹⁴ *Ibidem*, p. 12.

¹⁵ MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p. 187.

¹⁶ **Relação do sosedido na Índia Oriental depois [...]**. Biblioteca Nacional de Portugal, Códice 7640, *folio* 192/v.

¹⁷ SOUSA, Manuel de Faria y, *op. cit.*, p. 510.

¹⁸ *Ibidem*, p. 510.

¹⁹ MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p. 187.

mostrou zelo e tomou a iniciativa de tentar a recuperação de algum material de artilharia e de manobra.

Na Biblioteca da Ajuda, em Lisboa, encontra-se depositada uma carta régia de D. João IV datada de 2 de Março de 1653, dirigida a Martim Velho Barreto, o vedor da Fazenda Geral do Estado da Índia, na qual se refere que “na enseada de Mormugão dessa barra, estavam muitas peças de bronze dos três galeões que nela queimaram os holandeses no ano de 639”, por “os Menistros a que tocava se terem avido com descuido de as tirar”. Nessa carta, o rei agradeceu o serviço prestado por Martim Velho Barreto por se terem recuperado “quatro peças de bronze, nove âncoras e duzentas e quatro balas”²⁰.

6. Os combates de Mormugão de 1639 tornaram-se um estímulo para a ofensiva que, a partir de então, a VOC desencadeou contra os interesses portugueses e que se traduziu na perda de Malaca em 1641, mas também teve um forte impacto no campo das artes visuais neerlandesas, designadamente na pintura e na gravura, o que indicia que se tratou de um acontecimento relevante no historial da VOC e da República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos.

Na altura dos trágicos acontecimentos de Mormugão, aquelas entidades passavam por um período de grande poder económico, intensa actividade comercial e grande euforia



Rijksmuseum, Amsterdão: os combates de Mormugão de 1639, segundo Hendrick van Anthonissen. No primeiro plano está o forte de Mormugão e à esquerda o *Middelburch* e o *New Haarlem* (navio-almirante), depois o galeão *Bom Jesus*, a seguir o galeão *São Boaventura* cercado pelos *Valckenburch*, *Franicker* e *Bredamme* e, depois, o galeão *São Sebastião* (*Wikipedia*, domínio público)

²⁰ Biblioteca da Ajuda, códice 51-VIII-28, *folio* 107.

nacionalista. A república neerlandesa tinha sido constituída em 1581, depois das suas províncias se terem revoltado contra o império espanhol quando reinava Filipe II, o sucessor do imperador Carlos V, numa luta independentista que ficou conhecida como a “guerra dos 80 anos”. Em 1602 nascera a já referida Companhia Unida das Índias Orientais (VOC), a que foi concedido o monopólio do comércio e da navegação neerlandesa nas áreas geográficas situadas para oriente do cabo da Boa Esperança e para ocidente do estreito de Magalhães. O sucesso da VOC foi imediato e, virtualmente, tornou-se “um estado dentro do estado”, como destacou o historiador Charles Boxer.²¹ A partir de 1605, quando capturou a ilha de Amboina no arquipélago das Molucas, a VOC passou a atacar os interesses portugueses instalados em fortalezas e feitorias nas Molucas, na Malásia, no Ceilão e na Índia.

As províncias dos Países Baixos já se tinham especializado na produção de mapas, de atlas e de livros, mas com a abundância material proporcionada pela VOC e como resposta ao processo de libertação da dominação espanhola, acentuou-se o gosto pelas artes, incluindo a pintura de cunho nacionalista, que glorificava a cultura neerlandesa.²² O historiador Charles Boxer estudou esse assunto e notou que “não só os holandeses ricos queriam pinturas para decorar as suas casas, mas as pinturas tornaram-se bens valiosos para todos, excepto para as famílias mais pobres. É provável que, com a única excepção do Japão, nunca em nenhum país a arte do pintor – se não o próprio pintor – tenha sido verdadeiramente mais popular do que na terra de Rembrandt”.²³ Foi nesse contexto e nesse enquadramento cultural que a pintura neerlandesa teve no mar, nos navios, na paisagem marítima e nos acontecimentos navais, alguns dos seus temas favoritos no século XVII, que é considerado como a sua “época de ouro”.

Como já foi referido, o desastre de Mormugão de 1639 foi uma audaciosa acção militar-naval em que a VOC humilhou os portugueses, tendo-se tornado um tema para alguns pintores como Hendrick van Anthonissen (1605-1656) e para gravadores como Jan Luyken (1649-1712).

Hendrick van Anthonissen (1605-1656), foi um pintor holandês de Amesterdão, que representou os combates travados em Mormugão no dia 30 de Setembro de 1639, num óleo sobre tela de 275 cm x 152,1 cm, datado de 1653, que se encontra exposto com grande destaque no Rijksmuseum, em Amesterdão.²⁴

Da mesma forma, também Jan Luyken (1649-1712), um famoso gravador holandês de Amesterdão, incluiu na sua vasta obra gráfica uma representação dos combates de

²¹ BOXER, Charles R – **The Dutch Seaborne Empire 1600-1800**, p. 26.

²² A Espanha só reconheceu a independência dos neerlandeses pelo Tratado Hispano-Neerlandês assinado em Münster no dia 30 de Janeiro de 1648.

²³ BOXER, Charles R, *op. cit.*, p. 190.

²⁴ **Rijksmuseum** (Disponível em <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-2126/catalogue-entry>). Acedido em Agosto de 2023.

Mormugão.²⁵ Nessa gravura destaca a explosão no paiol da pólvora do galeão *São Boaventura*, mas também alguns aspectos que mostram a desumana perseguição feita pelos neerlandeses aos homens que na água procuravam salvar-se do afogamento.

8. O sucesso neerlandês nas águas de Mormugão acrescentou prestígio para a VOC junto dos diferentes reinos da costa ocidental da Índia e foi um incentivo para que Cornelis Symonsz van der Veer procurasse asfixiar Goa, pela conjugação dos bloqueios navais com ataques a fazer por terra por alguns poderes locais, designadamente os maratas.

Porém, apesar das dificuldades por que passava o Estado da Índia, os portugueses resistiam aos “ventos desfavoráveis” e à hostilidade da VOC. Com muito engenho e alguma sabedoria náutica puderam iludir a vigilância neerlandesa, garantindo que a governação de Goa mantivesse ligações com as praças do Norte, designadamente Diu, Damão, Baçaim e Chaul. Foi nesse quadro que algumas fustas que tinham sido construídas em Baçaim se encontravam na foz do rio Karli, a cerca de trinta milhas a norte de Goa, aguardando oportunidade para seguirem para Goa a navegar próximo de terra, para iludir a vigilância do bloqueio neerlandês.

Symonsz foi informado dessa situação e, cheio de confiança, preparou-se para capturar as fustas portuguesas, tendo organizado uma força que ele próprio comandou, de que fazia parte a nau *Ziericksee*, um patacho e várias pequenas lanchas armadas. No dia 6 de Dezembro de 1639, deu-se um encontro entre os portugueses e os neerlandeses na foz do rio Karli, no qual Symonsz perdeu a vida.²⁶

O vencedor do rio Zuari foi derrotado no rio Karli.



Koninklijke Bibliotheek, *The Memory Database*: os combates de Mormugão de 1639, segundo Jan Luyken. A explosão registada no galeão *São Boaventura* e a perseguição feita aos portugueses que procuravam-se salvar-se do afogamento. Gravura sobre papel, 1683.

²⁵ *The Memory Database – a service of the Koninklijke Bibliotheek* (Disponível em <https://geheugen.delpher.nl/en/geheugen/results?coll=ngvn&maxperpage=36&page=1&query=Goa>). Acedido em Agosto de 2023.

²⁶ MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, pp. 191-193.

O doloroso episódio da história marítima portuguesa ocorrido no dia 30 de Setembro de 1639 nas águas de Goa, foi um trágico desastre para os portugueses, enquanto a perda de três galeões marcou “o fim de Portugal como potência naval de primeira grandeza”, como salientou o comandante Saturnino Monteiro.

Esse episódio inscreve-se na luta global travada entre os portugueses e os neerlandeses que durou de 1600 a 1663 e que, segundo Charles Boxer, “foi travada em quatro continentes e em sete mares”, acrescentando também que “esta luta seiscentista merece muito mais ser chamada a Primeira Guerra Mundial do que o Holocausto de 1914-18, a que geralmente se atribui essa honra duvidosa”.²⁷

²⁷ BOXER, Charles R, – **O Império Marítimo Português 1415-1825**, Lisboa, Edições 70, 1992, p. 115.

Bibliografia

Fontes

Manuscritas

Biblioteca da Ajuda

Carta de D. João IV a Martim Velho Barreto, vedor da Fazenda do Estado da Índia, Lisboa, 2 de Março de 1653. Códice 51-VIII-28, folio 107.

Biblioteca Nacional de Portugal

Relação do sosedido na Índia Oriental depois da morte do VisoRey Pero da Silva em 24 de Junho de 1639 athe a chegada do Conde VisoRey João da Silva, feita em Baçaim em 3 de Novembro de 1640 pelo Padre Manuel Xavier. Códice 7640, folios 192 e 192/v.

Impressas

Asia Portuguesa, Tomo III. De Manuel de Faria y Sousa. Lisboa: en la Officina de Antonio Craesbeeck, 1675, p. 510 (Biblioteca Nacional Digital)

A terrible sea-fight concerning the great fight between nine East India ships of the Hollanders, and three great Gallions [...], Nathaniel Butter, London, 1640 (publicado por Charles Boxer, *The surprisal of Goa's bar*, 1930)

Estudos

BOXER, Charles R., **The surprisal of Goa's bar**, reprinted from *The Mariner's Mirror*, vol. XVI, No. 1, London, January, 1930, 17 p.

BOXER, Charles R., **O Império Marítimo Português 1415-1825**, Lisboa, Edições 70, 1992 (ISBN 972-44-0846-9).

BOXER, Charles R., **The Dutch Seaborne Empire 1600-1800**, Harmondsworth, Penguin Books, Ltd., 1973 (ISBN 0-14-02-1600-6).

COSTA, Adelino Rodrigues da, **A Marinha de Goa e outros ensaios náuticos**, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2009 (ISBN 978-989-8159-10-6).

DANVERS, Frederick Charles, **The Portuguese in India**, Vol. II, Asian Educational Services, New Delhi, 1992, p. 268 (ISBN 81-206-0391-5).

GODINHO, Vitorino Magalhães, **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, 2ª Edição, Volume III, Lisboa, Editorial Presença, 1982.

McLEOD, Norman, **De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië**, Tweede Deel van 1632 tot 1650, Rijswijk, Blankwaardt & Schoonhoven, 1927.

McLEOD, Norman, **De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië**, Atlas, Rijswijk, Blankwaardt & Schoonhoven, 1927.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa**, Volume VI (1626-1668), Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1995, pp. 183-187 (ISBN 972-562-323-1).

MURTEIRA, André, "O curso neerlandês contra a *Carreira da Índia* no primeiro quartel do século XVII", **Anais da História de Além-Mar**, volume IX, Lisboa/Ponta Delgada, 2008, pp. 227-264.

PEREIRA, A. B. de Bragança (ed.), **Arquivo Português Oriental**, Tomo IV, Volume II (1600-1699), Parte I - Livro das plantas de tôdas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental por António Bocarro, Tipografia Rangel, Bastorá-Índia Portuguesa, 1937

SILVEIRA, Luís (ed.), **Livro das Plantas das Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental, com as Demonstrações do Marítimo dos Reinos e Províncias de onde Estão Situadas e Outros Portos Principais daquelas Partes**, códice nº 1471 da Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1991, pp. 74-79.

SOUSA, Alfredo Botelho de, **Subsídios para a História Militar Marítima da Índia**, Vol. IV (1636-50), Lisboa, Ministério da Marinha, 1956.

A COMPANHIA DE JESUS E O *SENGOKU JIDAI*: A DIMENSÃO MARÍTIMA COMO PORTADORA DE SOLUÇÕES E CONFLITO PARA UM JAPÃO EM GUERRA

Pedro Lage Correia¹

Resumo

A estabilização de uma presença da Companhia de Jesus no Japão, particularmente na ilha de Kyushu, na segunda metade do séc. XVI, coincide com uma transição do cenário interno japonês. Na sua génese, a missão jesuíta coincide com o *sengoku jidai*, o ‘período dos estados guerreiros’, no qual a ausência de um poder central impositivo, permitia o confronto entre numerosos senhores regionais, os *daimyo*. A fase derradeira do *sengoku jidai*, com a génese de uma unidade político-militar interna iniciada por Oda Nobunaga e concluída por Toyotomi Hideyoshi, reconfigura a percepção da presença jesuíta no Japão. A Companhia de Jesus é concebida como uma ameaça externa mas, igualmente, como um acesso a um contexto marítimo e naval português útil para o novo poder militar japonês. Neste enquadramento, a Companhia de Jesus irá repensar a sua validade numa associação a múltiplas dimensões ultramarinas: militar, naval, diplomática e mercantil.

Palavras-chave: Companhia de Jesus – Coreia - Japão – Hideyoshi - Valignano

Abstract

The stabilisation of the presence of the Society of Jesus in Japan, particularly on the island of Kyushu, in the second half of the 16th century, coincides with a transition in the internal Japanese scenario. In its genesis, the Jesuit mission coincided with the *sengoku jidai*, the ‘period of the warring states’, in which the absence of an imposing central power allowed for confrontation between numerous regional lords, the *daimyo*.

The final phase of the *sengoku jidai*, with the genesis of an internal political-military unit initiated by Oda Nobunaga and concluded by Toyotomi Hideyoshi, reconfigures the perception of the Jesuit presence in Japan. The Society of Jesus is seen as an external threat, but also as an access to a Portuguese maritime and naval context useful to the new Japanese military power. Therefore, the Society of Jesus will rethink its validity in association with multiple overseas dimensions: military, naval, diplomatic and mercantile.

Keywords: Society of Jesus – Korea- Japan – Hideyoshi – Valignano

¹ Centro de História da Universidade de Lisboa - Faculdade de Letras - Universidade de Lisboa

A finalidade deste texto é perceber como a Companhia de Jesus pode ser portadora de diversas dimensões marítimas: militar/naval ou mercantis, perante um facto concreto ocorrido numa mutação do cenário político-militar japonês. Neste contexto é necessário observar, previamente, esse enquadramento, para entender como a Companhia de Jesus se percebe e é percebida como veículo de diversos aspectos de um mundo marítimo exterior associado a uma presença portuguesa.

Os eventos adiante descritos ocorrem na década de 80 da segunda metade do séc. XVI, num cenário interno japonês instável e, sobretudo, imprevisível na sua evolução. Uma situação que colocará uma pressão sobre a capacidade de inserção e sobrevivência da Companhia.

1. Contexto japonês: o *sengoku jidai*

O início do estabelecimento de uma presença europeia e da Companhia de Jesus, ocorre no designado *sengoku jidai*, ou ‘período dos estados guerreiros’, em alusão à guerra endémica que assolou o Japão entre 1467 e 1573. Esta situação decorre da implosão do shogunato Ashikaga/Muromachi. O Shogunato (*shogun* – significa ‘líder militar’) designa a liderança de uma casa militar sobre todo o país, baseando o seu poder na capacidade de imposição de uma força marcial superior e numa consequente lógica de vassalagem da parte de outros senhores militares regionais. O segundo shogunato na História do Japão, chefiado pela casa militar dos Ashikaga, domina o Japão a partir de 1392. A casa Ashikaga organiza o seu domínio a partir de uma delegação de poderes em diversas casas militares. Esta tipologia de orgânica político-militar cria condições para intensas rivalidades internas no shogunato. A consequência mais nociva foi o confronto entre os Hosokawa e os Yamana, duas das mais importantes casas militares, que procuravam alargar o seu poder e influência. Este confronto, denominado Guerra Ōnin (1467-1477), irá conduzir à desagregação do poder Ashikaga, que gradualmente se vai deteriorar e confinar aos limites da cidade de Kyoto [Miyako], a capital imperial e shogunal. Na inexistência de uma rede de controlo militar eficaz e centralizada, a segunda metade do século XV vai assistir à emergência de múltiplos senhores regionais, os *daimyo*, com um domínio directo e autónomo sobre os seus territórios. Esta multiplicação de inúmeros centros político-militares por todo o país conduz, irreversivelmente, a um cenário de guerra e confronto, que somente terminará na segunda metade do séc. XVI.² É precisamente este mosaico de poderes que a Companhia de Jesus e os mercadores portugueses vão encontrar no Japão. Esta gestão autónoma de cada espaço regional, permitia a tomada de decisões que não estavam condicionadas por um quadro político central, mas somente dependentes do critério particular de cada *daimyo*. Sem este contexto, não é possível entender o ambiente propiciador

² Para esta contextualização da História japonesa no período do *sengoku jidai* v. DEAL, William E., coord. - **Handbook of Life in Medieval and Early Modern Japan**; FRIDAY, Karl - **Samurai, Warfare and the State in Early Medieval Japan**; HAYAMI, Akira, coord. - **Population, Family and Society in Pre-Modern Japan**; SOURY, Pierre-François - **The World Turned Upside Down: Medieval Japanese Society**.

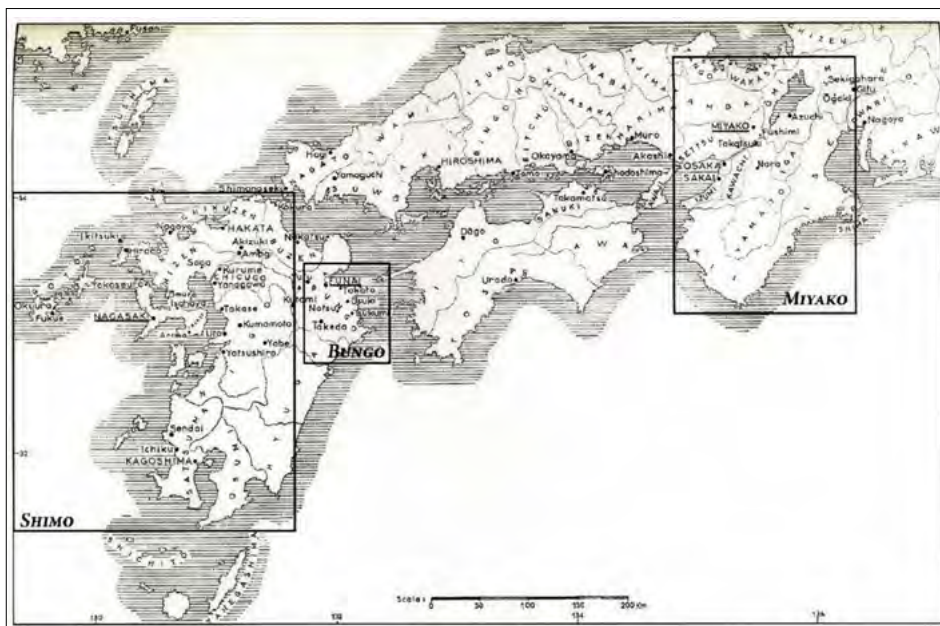


Figura 1. Mapa Le Regioni di Shimo, Bungo e Miyako della missione giapponese nel XVI e XVII secolo. In DI RUSSO, Marisa; TAMBURELLO, Adolfo; ÜÇERLER, M. Antoni, S.J., coord. - **Alessandro Valignano S.J., Uomo del Rinascimento: ponte tra Oriente e Occidente**. Roma: Institutum Historicum Societatis Iesu, 2008, p. XXXVII.

para a entrada e estabelecimento de elementos ocidentais e da Companhia de Jesus no espaço regional de Kyushu.

Na ausência de um controlo impositivo de um poder central, os *daimyo* de Kyushu seguem o ritmo natural da ilha na sua relação com o exterior, como espaço de ligação do Japão ao mundo marítimo asiático e porta de entrada de elementos provenientes da costa litoral chinesa. É neste âmbito que se torna natural a receptividade de diversos *daimyo* à entrada de indivíduos exógenos ao território, visto que a matriz identitária do espaço regional de Kyushu estava enraizada num contacto com o mundo extra-japonês. A partir do momento em que os mercadores sediados em Macau e os missionários jesuítas se integram em redes marítimo-comerciais infra-asiáticas, com naturalidade vão chegar a Kyushu e encontrar um acolhimento por parte dos diversos poderes regionais.³ Nesse sentido, é importante ter a consciência que a presença cristã e mercantil ocidental, não é um fenómeno que taxativamente se possa designar de japonês, se para tal se compreender a integridade do arquipélago, mas sim uma situação que existe num contexto parcelar e local específico, que respira em função de uma relação com o espaço marítimo exterior. Como se verificará, o quadro de autonomia de Kyushu irá ser progressivamente reduzido no último quartel do séc. XVI, em função de uma

³ Para uma análise da chegada de mercadores portugueses ao Japão na década de 40 do séc. XVI, v. LIDIN, Olof G. - **Tanegashima. The Arrival of Europe in Japan**.

afirmação de um poder central expansivo que, consequentemente, irá determinar a relação jesuíta com o espaço japonês.

No entanto, até finais da década de 80, a presença jesuíta iniciada em 1549 com Francisco Xavier, irá articular-se com a comunidade mercantil luso-asiática e com alguns *daimyo* de Kyushu. Particularmente com os senhores das regiões de Omura (Omura Sumitada), Arima (Arima Yoshisada) e Bungo (Otomo Yoshishige), que viriam mesmo a converter ao Cristianismo, respectivamente em 1563, 1576 e 1578.⁴ A associação a Omura Sumitada foi a mais consequente para uma dimensão marítima mercantil e missionária. Esta aproximação ao *daimyo* de Omura permitiu que os comerciantes portugueses se estabelecessem em Yokoseura (1562), Fukuda (1563) e Nagasaki a partir de 1571. Esta parceria é reforçada quando, em 1580, é concedida à Companhia de Jesus a cidade portuária de Nagasaki, consolidando este espaço como a base para a presença jesuíta e para o comércio com a comunidade mercantil macaense.⁵

Neste amplo contexto do *sengoku jidai* é perceptível que há um cenário descentralizado volátil, mas nos seus protagonistas na ilha de Kyushu, perceptível e controlável, um contexto que se poderia designar como uma imprevisibilidade previsível.

Este enquadramento da segunda metade do séc. XVI começa a conhecer mutações no centro do Japão que, a médio prazo, terão um impacto sobre o cenário regional de Kyushu. Na década de 60 emerge um poder militar expansivo no centro do Japão, associado a um *daimyo*, Oda Nobunaga, que nas décadas de 60/70 vai controlando a zona central do Japão.⁶

Todavia, estas campanhas militares no centro do Japão ainda não alteravam o cenário de uma zona periférica. Por isso, os *daimyo* de Kyushu continuaram a manter a sua autonomia. Apesar da turbulência militar no centro do Japão, o cenário regional continua praticamente imutável. A ameaça de um poder expansivo japonês sobre as autonomias de Kyushu, começa a ser visível na década de 80. Após a morte de Oda Nobunaga, em 1582, emerge como sucessor Toyotomi Hideyoshi, um dos seus líderes militares. Após assegurar um controlo sobre o

⁴ Sobre a presença da Companhia de Jesus no Japão, v. BOSCARO, Adriana - **Ventura e Sventura dei Gesuiti nel Giappone (1549-1639)**; BOURDON, Leon - **La Compagnie de Jésus et le Japon (1547-1570)**; BOXER, Charles R. - **The Christian Century in Japan**; COSTA, João Paulo Oliveira e - **O Japão e o Cristianismo no Século XVI. Ensaio de História Luso-Nipônica**; TAKISAWA, Osami - **Los jesuitas en el Japón de los samuráis (siglos XVI-XVII)**; ÜÇERLER, M. Antoni S.J. - **The Jesuit enterprise in sixteenth and seventeenth century Japan**. In WORCESTER, Thomas, S.J., coor. - **The Cambridge Companion to the Jesuits**; Idem - **The Samurai and the Cross. The Jesuit Enterprise in Early Modern Japan**.

⁵ V. PACHECO, Diego - **A Fundação do porto de Nagasaki e a sua cedência à Companhia de Jesus**. Para a temática da relação entre a Companhia de Jesus e os *daimyo* cristãos, v. especialmente ELISONAS, Jurgis - **Christianity and the daimyo**. In HALL, John Whitney, coor. - **The Cambridge History of Japan, Vol. IV, Early Modern Japan**; ELISON, George - **The Cross and the Sword: Patterns of Momoyama History**. In ELISON, George; SMITH, Bardwell L., coor. - **Warlords, Artists and Commoners. Japan in the Sixteenth Century** e RIBEIRO, Madalena - **Samurais Cristãos: Os Jesuítas e a Nobreza Cristã do Sul do Japão no Século XVI**.

⁶ Sobre Oda Nobunaga v. ELISON, George; HISASHI, Fujiki - **The Political posture of Oda Nobunaga**. In HALL, John Whitney; KEIJI, Nagahara; KOZO, Yamamura, coor. - **Japan before Tokugawa Political Consolidation and Economic Growth, 1500-1650** e LAMMERS, Jeroen - **Japonius tyrannus. The Japanese Warlord Oda Nobunaga reconsidered**.

círculo de poder Oda entre 1584-1585, Hideyoshi prossegue o projecto de uma unificação político-militar do Japão, ponderando uma intervenção militar sobre Kyushu.⁷ Na entrada para a segunda metade da década de 80 o contexto japonês parece caminhar para uma maior estabilidade e para uma definitiva coesão territorial que terminará com o cenário do *senigoku jidai*. A partir de Kyushu, este cenário de estabilização emerge como uma previsibilidade imprevisível, porque se desconhece como este novo poder político militar hegemónico pode reagir aos múltiplos elementos presentes naquela realidade insular.

A consolidação de uma liderança político-militar expansiva de Toyotomi Hideyoshi, altera o cenário de autonomias regionais que ainda se mantinha em zonas periféricas do Japão. A inevitável entrada de Hideyoshi em Kyushu, em 1587, modifica definitivamente a geo-política desse território japonês. A intervenção militar ocorre no âmbito de confrontos internos: Shimazu Yoshihisa, *daimyo* de Satsuma, procurava impôr o seu controlo sobre a ilha de Kyushu, o que conduz a um apelo para uma intervenção de Hideyoshi por parte de Otomo Yoshishige, senhor de Bungo e um dos *daimyo* cristãos. Efectivamente, Hideyoshi interfere nas disputas internas do território, com um exército que elimina o ímpeto expansivo dos Shimazu.⁸ A partir de 1587 a ilha de Kyushu deixava de funcionar a partir de lógicas estritamente locais e todos os seus padrões de comportamento político-social ficavam agora condicionados a um núcleo de poder central e exógeno a essa mesma periferia regional. Para a Companhia de Jesus, a consequência era óbvia: o cenário que garantia uma zona regional de conforto, tinha definitivamente terminado.

2. Hideyoshi, Kyushu e a solução militar de Gaspar Coelho

A imprevisibilidade do novo contexto irá provocar uma crise no interior da missão jesuíta. A incerteza do impacto da tutela de Hideyoshi sobre um cenário regional ainda há pouco controlável, não produz uma reacção homogénea no interior da Companhia. As opiniões são díspares e, nas suas diferenças, expõem diversas dimensões associadas a uma presença marítima portuguesa: uma vertente marítima naval/militar, mas também uma dimensão marítima mercantil-diplomática.

Na ausência do Visitador Alessandro Valignano, responsável máximo pela Companhia na Ásia e que nesse momento se encontrava na Índia, teria que ser a liderança local jesuíta a encontrar respostas para o novo enquadramento. Previamente a uma

⁷ A emergência de Hideyoshi como figura militar maior, leva o imperador a conceder-lhe o prestigioso título de *Kampaku* (chanceler do imperador) em 1585, o mais relevante cargo da administração imperial. Após unificar todo o Japão sob a sua autoridade, Hideyoshi deixou o título ao seu sobrinho, o então herdeiro. Hidetsugu, passando a assumir o título de *Taikō* (*Kampaku* retirado). Devido a estas duas designações, em muitos documentos da Companhia no Japão, Hideyoshi surge referenciado como 'Quambaco', 'Quambacodono' ou 'Taicosama' V. BERRY, Mary Elisabeth – **Hideyoshi** e TURNBULL, Stephen – **Toyotomi Hideyoshi, Leadership. Strategy. Conflict**.

⁸ Para além das biografias referidas sobre Hideyoshi, para as suas campanhas militares v. também TURNBULL, Stephen – **Samurai Commanders (1577-1638)**.

previsível invasão militar da ilha de Kyushu, o Vice-Provincial Gaspar Coelho pensa numa verdadeira jogada de antecipação. O líder da missão jesuíta no Japão decide chefiar uma comitiva da Companhia até Osaka, centro de poder de Toyotomi Hideyoshi. No encontro com Hideyoshi, no dia 6 de Maio em 1586, o Vice-Provincial encabeçava uma comitiva de cerca de trinta elementos jesuítas, constituída por padres, irmãos leigos e seminaristas.⁹ A finalidade era prestar homenagem a Hideyoshi e, simultaneamente, expor a consistência da presença da Companhia. O Vice-Provincial procurava demonstrar a importância da Companhia *per se*, enquanto instituição que tinha conquistado uma posição de relevância num contexto regional japonês.

Perante aquilo que era uma evidência de solidez da presença jesuíta, Hideyoshi decide revelar o projecto de invasão da Coreia e China. Para esta empresa militar a vertente naval era central, referindo que estava a preparar uma frota de cerca de dois mil navios. Hideyoshi tem a percepção de uma capacidade naval portuguesa superior. Por isso, o desvelar do plano de invasão tinha uma finalidade: saber se os jesuítas podiam conseguir duas naus, estando o próprio Hideyoshi disposto a pagar uma avultada soma às respectivas tripulações. Gaspar Coelho sublinha a dimensão naval marítima portuguesa, respondendo positivamente ao pedido de Hideyoshi.

O Visitador Alessandro Valignano refere que Gaspar Coelho não somente anuiu à solicitação de Hideyoshi, como ainda procurou exceder todas as expectativas. Numa carta escrita em Outubro de 1590, pouco depois de reentrar no Japão e dirigida ao responsável máximo da Companhia de Jesus, o Geral Claudio Acquaviva, o Visitador refere que o Vice-Provincial afirmou ainda euforicamente que, perante a eminente invasão de Kyushu, os jesuítas poderiam conseguir o apoio militar dos *daimyo* cristãos e do Vice-rei da Índia.¹⁰ Para Valignano, a visibilidade de força que Gaspar Coelho queria expor a Hideyoshi revelou-se um erro com graves consequências. Como refere Valignano, se Hideyoshi percebia que a Companhia podia reunir uma tal força de guerra, igualmente teria capacidade para pôr em causa a sua hegemonia militar: «come Quambacu é sagacissimo, mostrava di contentargli molto con questo che gli diceva (...) ma nel suo intrinseco cominciò a concepire che poiché ha questo padre tanto potere con i signori cristiani, che faria dessi quello che volesse (...) con i quali gli potremo un giorno fare grande guerra e procurare di farci signori di questa monarchia del Giappone.»¹¹

A campanha militar de Hideyoshi em Kyushu vai decorrer entre Fevereiro e Maio de 1587. Liderando um massivo efectivo militar de cerca de 130.000 elementos, é imposta uma derrota aos Shimazu e é alcançada a submissão dos outros líderes regionais. Os *daimyo* cristãos

⁹ Luís Fróis, igualmente missionário jesuíta, que servia de intérprete entre o Vice-Provincial e Hideyoshi, redige para o Visitador um relato pormenorizado do encontro entre ambos. V. Carta de Luís Fróis a Alessandro Valignano, Japão, 17 de Outubro de 1586, Archivum Romanum Societatis Iesu [ARSI], *Jap. Sin.*, 10-II, fols. 175v.-177v.

¹⁰ V. Carta para o Geral, Nagasaki, 14 de Outubro de 1590, ARSI, *Jap.Sin.* 11-II, fols. 233 – 236.

¹¹ *Ibidem*, f. 234v.

de Omura, Arima e Bungo garantem a sua sobrevivência, mas a intervenção de Hideyoshi acaba por subjugar totalmente a ilha de Kyushu ao novo poder militar japonês.

Hideyoshi volta a encontrar-se com Gaspar Coelho no dia 24 de Julho, após a campanha de Kyushu. O *Kampaku* recebe novamente uma comitiva jesuíta liderada por Gaspar Coelho, em Hakata (actualmente Fukuoka) no regresso a Kyoto. Aparentemente, a estadia em Kyushu e o novo encontro com Coelho confirmaram as suspeitas do ano anterior. No dia seguinte ao encontro com Gaspar Coelho, Hideyoshi dá ordem para a proclamação de um édito anti-cristão.

Imediatamente, Gaspar Coelho e Diogo Monteiro, o capitão-mor da nau do trato, são notificados do decreto que expulsa os jesuítas do Japão. Todos os missionários deveriam abandonar o território japonês num prazo máximo de vinte dias. O Vice-Provincial replicou que seria impossível cumprir o prazo, pois a nau somente regressaria a Macau daí a seis meses. Toyotomi Hideyoshi aceitou a resposta, mas de forma alguma anulou o édito. Nos dias seguintes foram emanados decretos que ordenavam o confisco de diversas propriedades da Companhia e o encerramento de locais de culto. Igualmente, todos os convertidos cristãos eram obrigados a renegar a sua fé, sob pena de morte.¹²

Logo após a proclamação do édito, o Vice-Provincial procura forjar uma aliança cristã, propondo a Arima Harunobu, *daimyo* de Arima, que lidere uma parceria militar com os *daimyo* cristãos contra Hideyoshi. Algo que é repudiado pelos mesmos *daimyo*.

Hideyoshi não força radicalmente a implementação do decreto de expulsão dos jesuítas, até porque o contexto japonês concentrou os seus esforços e empreendimentos noutras zonas do território, até conseguir unificar todo o Japão sob a sua autoridade em 1590. Todavia, Gaspar Coelho não deixa de ponderar uma resposta militar, antecipando aquilo que seria uma integral execução do édito quando fosse mais conveniente para Hideyoshi. Determinado na sua solução, reúne uma consulta em Takaku no dia 11 de Fevereiro de 1589.¹³ O Vice-Provincial propõe uma outra solução ultramarina, exterior ao Japão: apelar a uma intervenção militar a partir da presença castelhana em Manila. Para a execução deste plano, envia às Filipinas Melchior de Moura, um dos poucos que estava de acordo com a sua estratégia.

¹² Sobre o édito anti-cristão v. BOSCARO, Adriana-Toyotomi Hideyoshi and the 1587 edicts against Christianity. **Oriens Extremus. Zeitschrift für Sprache, Kunst und Kultur der Länder des Fernen Ostens**. Também relevante para este tema: ALVAREZ-TALADRIZ, José Luis - La razón de Estado y la persecución del Cristianismo en Japón en los siglos XVI y XVII. **Sapientia. The Eichi University Review**; HALL, John Whitney - Hideyoshi's domestic policies. In HALL, John Whitney; KEIJI, Nagahara, KOZO, coord. - **Japan before Tokugawa Political Consolidation and Economic Growth, 1500-1650**; SHINZO, Kawamura, S.J. - Communities, Christendom, and a unified regime in Early Modern Japan. In ÜÇERLER, M. Antoni, S.J., coord. - **Christianity and Cultures. Japan and China in comparison, 1543-1644** e ainda SHŌSAKU, Takagi - Hideyoshi's and Ieyasu's views of Japan as a land of the gods and its antecedents: with reference to the write for the expulsion of missionaries of 1614. **Acta Asiatica**.

¹³ O documento decorrente da consulta é enviado por Valignano ao Geral. Para além de Gaspar Coelho, na consulta estavam presentes Luís Fróis, Organtino Gnechi Soldo, Francisco Laguna, Melchior de Moura, Pedro Gomez e Gonçalo Rebelo. O documento é precedido por uma pequena introdução de Valignano, na qual repudia o plano de Gaspar Coelho. Ainda que não haja uma data precisa para esta nota de Valignano, certamente foi escrita durante a sua estadia de 23 meses em Macau, entre 1589 e 1590. (v. ARSI, *Jap. Sin.*, 11-I, fols. 59-62).

Mas primeiro, o emissário de Gaspar Coelho teria que passar por Macau, para expor o plano militar ao Visitador. No contacto com Moura, Valignano tem conhecimento da totalidade da audácia do plano de Gaspar Coelho: o apoio do governador de Manila iria permitir o estabelecimento de uma fortaleza com 300 a 400 soldados que, na perspectiva de Gaspar Coelho, animaria a um levantamento e resistência armada por parte dos *daimyo* e japoneses cristãos.¹⁴

Escrevendo a Acquaviva, entre 1589 e 1590, Valignano não se reserva nos adjectivos a usar para caracterizar os planos e ideias do Vice-Provincial, designando-as de «imaginárias e ridículas.»¹⁵ Perante o Geral, Valignano afirma que as opções tomadas «me parecieron no solo inconvenientes, mas por la mayor parte muy peligrosas»¹⁶, acrescentando que são «muy peligrosas para lo que pretendemos para la conversión de Japón.»¹⁷

Imediatamente o Visitador reprova o plano de Gaspar Coelho, repreende Moura, proibindo-o de prosseguir para Manila e decide voltar ao Japão para colocar ordem no que lhe parecia ser uma absoluta desorientação da liderança jesuíta.

3. A solução de Valignano: a dimensão diplomática e mercantil

Valignano faz uma leitura política da tomada de força de Hideyoshi em relação à presença cristã, tendo a noção que o radicalismo da posição do novo líder do Japão se deve mais ao receio de uma nociva influência estrangeira, do que a uma animosidade contra um sistema religioso cristão. Desse modo, o Visitador irá evidenciar a actividade missionária como uma benéfica plataforma de contacto com a presença portuguesa na Índia e com a comunidade mercantil macaense. Consequentemente, aquilo que o Visitador irá procurar relevar, numa dimensão marítima externa portuguesa, não será uma vertente militar, mas sim mercantil e até mesmo diplomática.

O Visitador tem a noção que Hideyoshi pretendia garantir uma maior visibilidade a nível externo deste Japão politicamente unitário que estava a emergir sob o seu domínio, em particular por parte do poder português na Índia.¹⁸

Sendo assim, vai propor a sua própria liderança para a embaixada que D. Duarte de Meneses, Vice-Rei da Índia, pretendia enviar a Hideyoshi. O Visitador procurava assim reentrar no Japão expondo a relevância da presença jesuíta como patamar de contacto com o poder oficial português na Índia.

¹⁴ V. Carta para o Geral, Macau, 12 de Junho de 1589, ARSI, *Jap.Sin.*, 11-I, f. 80.

¹⁵ *Ibidem*, 80v.

¹⁶ *Ibidem*, 80.

¹⁷ *Ibidem*, 80v.

¹⁸ V. Carta para o Geral, Macau, 30 de Outubro de 1588, ARSI, *Jap.Sin.*, 10-II f. 338. V. igualmente Carta de Luís Fróis para o Geral, [Japão], 13 de Setembro de 1589, ARSI, *Jap.Sin.*, 11-I, fols. 138-139.

Mas, se Valignano consegue apresentar-se como uma base de contacto privilegiada com a presença portuguesa na Índia, igualmente vai justificar e valorizar a sua entrada no Japão como um rosto da comunidade mercantil macaense. Valignano vai regressar ao Japão acompanhado por vinte mercadores de Macau.¹⁹

Esta mais valia de Valignano perante a comunidade mercantil de Macau, colocando mercadores em contacto directo com Hideyoshi, vai levar a que sejam os próprios mercadores que o acompanham, a financiar grande parte da embaixada. A faceta mercantil, acabou por ser um dos aspectos que mais cativou Hideyoshi quando recebeu esta missão diplomática em Março de 1591. O novo senhor do Japão tentou consolidar a parceria com redes mercantis macaenses, como foi declarado pelo próprio e manifestado através da oferta de barras de prata e ouro aos mercadores que acompanhavam Valignano. Igualmente, como prova das boas intenções que foram reconhecidas a esta missão de Valignano, Hideyoshi decide oferecer diversas cargas de arroz para manutenção dos missionários jesuítas.²⁰ Apesar do édito anti-cristão não ter sido oficialmente anulado, emergia um contexto que possibilitava a manutenção da missão jesuíta.

O final do *sengoku jidai*, com a ascensão de Hideyoshi e o consequente édito anti-cristão de 1587, enquadra uma realidade que provoca divergentes reacções no interior da estrutura jesuíta na Ásia. No entanto, este encadeamento de eventos, acaba por ser revelador de como diversos aspectos de uma presença externa marítima portuguesa e até mesmo ibérica, eram percebidos no interior no Japão, quer da parte de um novo poder militar japonês, quer no interior da missão jesuíta.

¹⁹ Sobre a presença mercantil portuguesa em Macau, mas também nos mares asiáticos, v. BARRETO, Luís Filipe - **Lavrar o Mar. Os Portugueses e a Ásia (c. 1480 – c. 1630)**; IDEM - **Macau: Poder e Saber. Séculos XVI e XVII**, especialmente as pp. 132-167, no que diz respeito à associação entre mercadores e jesuítas na segunda metade do séc. XVI. V. também BOXER, Charles R. - **O Grande Navio de Amacau**. 4ª edição. Macau: Fundação Oriente/Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989; IDEM - *Macao as a religious and commercial entrepôt in the 16th and 17th centuries*. *Acta Asiatica*.

²⁰ Para uma narrativa desta missão diplomática, especialmente da relevante inclusão de mercadores de Macau e reacção de Hideyoshi, v. duas cartas de Alessandro Valignano: Carta para o Padre António Sendeno, reitor do Colégio de Manila, Hyôgo, 18 de Fevereiro de 1591, ARSI *Jap.Sin.*, 11-II, f. 242 e Carta para o reitor do Colégio de Macau, Nagasaki, 28 de Outubro de 1591, ARSI, *Jap.Sin.*, 11-II, fols. 244 – 251v.

Bibliografia

Manuscritos

Archivum Romanum Societatis Iesu (Roma)

Jap. Sin., 10-II

Jap.Sin. 11-I

Jap.Sin. 11-II

Material impresso

Livros/Monografias

ALVAREZ-TALADRIZ, José Luis - La razón de Estado y la persecución del Cristianismo en Japón en los siglos XVI y XVII. **Sapientia. The Eichi University Review**. Osaka. ISSN 0286-2204. Nº 2 (1967), pp. 57-80

BARRETO, Luís Filipe - **Lavrar o Mar. Os Portugueses e a Ásia (c. 1480 – c. 1630.)** Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000. ISBN 972-787-024-4

BARRETO, Luís Filipe - **Macau: Poder e Saber. Séculos XVI e XVII**. Lisboa: Editorial Presença, 2006, ISBN 972-23-3629-0

BERRY, Mary Elisabeth – **Hideyoshi**. Cambridge (Massachusetts)/Londres: Harvard University Press, 1982. ISBN 9780674390263

BOSCARO, Adriana-Toyotomi Hideyoshi and the 1587 edicts against Christianity. **Oriens Extremus. Zeitschrift für Sprache, Kunst und Kultur der Länder des Fernen Ostens**. Hamburgo. ISSN 0030-5197. Nº20 (Dez. de 1973), pp. 219 – 244.

BOSCARO, Adriana - **Ventura e Sventura dei Gesuiti nel Giappone (1549-1639)**. Veneza: Libreria Editrice Cafoscariana, 2008. ISBN 978-88-7543-184-6

BOURDON, Leon - **La Compagnie de Jésus et le Japon (1547-1570)**. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1993. ISBN 972-9342-10-5.

BOXER, Charles R. - Macao as a religious and commercial entrepôt in the 16th and 17th centuries. **Acta Asiatica**, ISSN 0567-7254. Nº 26 (1974). pp. 64-90.

BOXER, Charles R. - **O Grande Navio de Amacau**. 4^a edição. Macau: Fundação Oriente/Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.

BOXER, Charles R. - **The Christian Century in Japan**. 3^a edição. Manchester: Carcanet, 1993. ISBN 9781857540352

COSTA, João Paulo Oliveira e - **O Japão e o Cristianismo no Século XVI. Ensaios de História Luso-Nipónica**. Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999. ISBN 972-9326-25-8

DEAL, William E., coord. - **Handbook of Life in Medieval and Early Modern Japan**. Nova York: Facts on File, 2006. ISBN 9780816056224.

ELISON, George - *The Cross and the Sword: Patterns of Momoyama History*. In ELISON, George; SMITH, Bardwell L., coord. - **Warlords, Artists and Commoners. Japan in the Sixteenth Century**. Honolulu: The University Press of Hawaii, 1981. ISBN 0824806921. pp. 223-244

ELISON, George; HISASHI, Fujiki - *The Political posture of Oda Nobunaga*. In HALL, John Whitney; KEIJI, Nagahara; KOZO, Yamamura, coord. - **Japan before Tokugawa Political Consolidation and Economic Growth, 1500-1650**. Princeton: Princeton University Press, 1981. ISBN 9780691609911. pp. 149-193

ELISONAS, Jurgis - *Christianity and the daimyo*. In HALL, John Whitney, coord. - **The Cambridge History of Japan, Vol. IV, Early Modern Japan**. Cambridge, Cambridge University Press, 1991. ISBN 978-0-521-22355-3. pp. 301-372.

FRIDAY, Karl - **Samurai, Warfare and the State in Early Medieval Japan**. Londres/Nova York: Routledge, 2004. ISBN 0-415-32962-0

HALL, John Whitney - *Hideyoshi's domestic policies*. In HALL, John Whitney; KEIJI, Nagahara, KOZO, coord. - **Japan before Tokugawa Political Consolidation and Economic Growth, 1500-1650**. Princeton: Princeton University Press, 1981. ISBN 9780691609911. pp. 194-223

HAYAMI, Akira, coord. - **Population, Family and Society in Pre-Modern Japan**. Leiden: Brill, 2010. ISBN 978-19-06-87609-8

LAMMERS, Jeroen - *Japonius tyrannus. The Japanese Warlord Oda Nobunaga reconsidered*. Leiden, Hotei Publishing, 2000. ISBN 90-74822-22-3

LIDIN, Olof G. - **Tanegashima. The Arrival of Europe in Japan**. Copenhagen: Nordic Institute of Asian Studies, 2002. ISBN 978-87-9111-412-0,

PACHECO, Diego - **A Fundação do porto de Nagasaki e a sua cedência à Companhia de Jesus**. Macau: Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.

RIBEIRO, Madalena - **Samurais Cristãos: Os Jesuítas e a Nobreza Cristã do Sul do Japão no Século XVI**. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2009. ISBN 978-989-955637-9

SHINZO, Kawamura, S.J. - *Communities, Christendom, and a unified regime in Early Modern Japan*. In ÜÇERLER, M. Antoni, S.J., coord. - **Christianity and Cultures. Japan and China in comparison, 1543-1644**, Roma: Institutum Historicum Societatis Iesu, 2009. ISBN 978-88-7041-368-7. pp. 151-167.

SHÔSAKU, Takagi - *Hideyoshi's and Ieyasu's views of Japan as a land of the gods and its antecedents: with reference to the write for the expulsion of missionaries of 1614*. *Acta Asiatica*, ISSN 0567-7254. Nº 87 (2004), pp. 59-84.

SOURY, Pierre-François - **The World Turned Upside Down: Medieval Japanese Society**. Nova York: Columbia University Press, 2001. ISBN 9780231118422

TAKISAWA, Osami - **Los jesuitas en el Japón de los samuráis (siglos XVI-XVII)**. Madrid: Digital Reasons, 2018. ISBN 978-84-948502-4-0

TURNBULL, Stephen - **Samurai Commanders (1577-1638)**. Oxford: Osprey Publishing, 2005. ISBN 1-84176-744-1

TURNBULL, Stephen - **Toyotomi Hideyoshi, Leadership. Strategy. Conflict.** Oxford: Osprey Publishing, 2010. ISBN 978-1-84603-960-7

ÜÇERLER, M. Antoni S.J. - The Jesuit enterprise in sixteenth and seventeenth century Japan. In WORCESTER, Thomas, S.J., coord. - **The Cambridge Companion to the Jesuits.** Cambridge: Cambridge University Press, 2008. ISBN 978-0-521-67396-9. pp. 153-168.

ÜÇERLER, M. Antoni S.J. - **The Samurai and the Cross. The Jesuit Enterprise in Early Modern Japan,** Oxford: Oxford University Press, 2022. ISBN 978-0-19-533543-9.



IV

INTERAÇÕES CULTURAIS E TECNOLÓGICAS

GASPAR CORREIA E A CRÓNICA DE D. MANUEL I

FORMAS DE NARRAR A PRESENÇA PORTUGUESA NO ORIENTE NO SÉC. XVI

Armanda Paula Martins¹

«(...) partiu pera o Reyno com suas naos com riça carga despecyaryas deyxando asemtados os tratos de Cochim e Cananor o que durou pera sempre até oje (...)»

Gaspar Correia, **Crónica de D. Manuel**, p.19

Resumo

Neste nosso trabalho procurámos proceder a uma breve análise temática da obra menos conhecida de Gaspar Correia, **Crónicas dos Reis de Portugal e Sumários das suas Vidas com a História da Índia e Armadas que se mandaram até o ano de 1533**, mais especificamente, a crónica dedicada a D. Manuel I.

Tentámos apreender a estrutura narrativa seguida por Correia, nomeadamente em relação ao *espaço* ocupado pelos temas da história da Índia na consideração do reinado em causa e os tópicos abordados pelo autor quanto a essa temática. Procurámos, igualmente, de forma sucinta, indiciar a sua evolução que acompanha o processo de estruturação e alargamento da presença portuguesa no Índico, assim como, as estratégias de representação do poder no Estado Português da Índia, na figura dos seus governadores.

Os acontecimentos do Oriente são registados pelo autor de forma algo sintética e talvez como esboço da sua posterior obra de maior fôlego, as **Lendas da Índia**. Todavia, prefiguram já os interesses primeiros do autor: a narração dos acontecimentos no Oriente marcados pelas viagens transoceânicas, a afirmação da influência portuguesa, os recontros militares, o trato comercial, a construção de fortalezas, num tempo pautado pelo *ir e vir* das armadas do reino.

Palavras-chave: Gaspar Correia, cronística, navegações, expansão portuguesa

¹ Armanda Paula de Freitas Marques Martins, tutora na Universidade Aberta, desde 2008, nas Unidades Curriculares de História da Idade Moderna, História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa e Temas de Cultura, entre outras.

Licenciada em História pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, possui o grau de Mestre em Estudos Portugueses Interdisciplinares, na área de História Moderna, pela Universidade Aberta, com a apresentação da dissertação **Cousas do Preste - Visão da Etiópia em algumas Fontes Portuguesas do Séc. XVI e XVII**.

Abstract

The following text consists of a brief analysis of the lesser-known work by the 16th century chronicler Gaspar Correia, **Crônicas dos Reis de Portugal e Sumários das suas vidas com a história da Índia e Armadas que se mandaram até o ano de 1533**, namely the first part concerning the king Manuel, the 1st.

The aim of this paper is the search of the main topics in the Chronicle depicting the Portuguese presence in the East, in the 16th century as well as their place in the structure of the narrative. References such as the evolution of the Portuguese political influence and territorial conquests in the Indian sea are highlighted as well as the representations of power through the king's governors and their actions and deeds.

The account of the events in India will be far more developed in his later chronicle, **Lendas da Índia**. However, the main topics remain the same in both chronicles, addressing the growing Portuguese influence, warfare, the building of fortresses, the commercial routes, the transoceanic voyages, in the time frame of the seasonal arrivals and departures of the *armadas*.

Key words: Gaspar Correia; chronicles; navigations; portuguese expansion

Gaspar Correia, autor objeto da nossa breve análise, é um cronista sobejamente conhecido da presença portuguesa na Índia. Nascido, provavelmente, em 1492, servindo no Paço Real desde muito jovem, parte para a Índia cerca de 1512. Ali será um dos escrivães do governador Afonso de Albuquerque, até à morte do governador, em 1515. Em 1516, é nomeado vedor das obras de Goa e continuará a desempenhar vários cargos públicos no Estado Português da Índia até ao final da sua vida. Passará aproximadamente trinta e oito anos no Oriente, onde também terá falecido na cidade de Goa, em 1563².

Gaspar Correia testemunha, na sua vivência e nas suas obras, a estruturação de um novo espaço geográfico, com ligações políticas e económicas a uma escala desconhecida até então, cuja espinha dorsal é a Rota do Cabo e a sua Carreira da Índia³. A motivação base para a configuração destes circuitos e rotas é o comércio dos produtos do Oriente, especialmente as tão cobiçadas especiarias.

Para tal, os portugueses estabelecem, neste primeiro quartel do séc. XVI, a sua influência ou domínio de forma estratégica em pontos-chave de apoio a essas rotas marítimas e comerciais, num sucessivo alargamento de áreas de preponderância⁴ ou controlo de vias *adjacentes*⁵, em nome do seu régio governante e do despontar de uma ideia de império⁶.

Correia é um espetador privilegiado do desenrolar dos acontecimentos no Oriente, por ele registados na sua obra de maior fôlego, as **Lendas da Índia**⁷ redigidas entre 1550 e 1563. Contudo, Gaspar Correia havia já anteriormente composto uma obra de diferente teor entre 1532 e 1534: trata-se das **Crónicas dos Reis de Portugal e Sumários das suas vidas com a história da Índia e Armadas que se mandaram até o ano de 1533**, que incluem, mais especificamente, as **Crónicas de D. Manuel e de D. João III**⁸.

Estas **Crónicas...** assumem a estruturação tradicional da cronística régia, seguindo a ordem cronológica dos reinados dos sucessivos monarcas⁹. Porém, e neste caso, analisando

² Vide ANDRADE, António Alberto Banha de - Gaspar Correia : inédito. **Separata da Revista da Universidade de Coimbra**, pp.5-13 e AVELAR, Ana Paula,-Gaspar Correia, , vol. I. DOMINGUES, Francisco Contente (dir.) **-Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, pp.307-308

³ Sobre as características da Carreira da Índia e sua viagem *vide* DOMINGUES, Francisco Contente- **A Carreira da Índia** e BORGES, Marco Oliveira - **O Trajeto final da carreira da Índia na torna-viagem (1500-1640)-Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: ações e reações**. Vol.1.

⁴ Vide BARATA, José Alberto Leitão - **Os Senhores da Navegação**. pp. 12/15

⁵ Vide THOMAZ, Luís Filipe -. O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental. **Anais de História de Além-Mar**. pp.53-86

⁶ COLLOQUE LA DÉCOUVERTE, LE PORTUGAL ET L' EUROPE- [THOMAS] **L' Idée Impériale Manuélíne**. pp.35-104

⁷ CORREIA, Gaspar- **Lendas da Índia**.

⁸ CORREIA, Gaspar-**Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)**.

⁹ «A crónica régia delimita o seu espaço narrativo, submetendo-o à figura do monarca sobre o qual se debruça. São os acontecimentos de um reinado que se descrevem. Traça-se a biografia do rei desde o momento em que este subiu ao trono por morte do seu antecessor até à sua morte. O governo do reino/ a atuação do príncipe é o objetivo primeiro deste discurso. Expõe a apologia de um Monarca, a legitimação de um Rei. É o acto legitimatório exercido primeira e essencialmente no seio e para os seus súbditos.» COLÓQUIO DISCURSOS DE LEGITIMAÇÃO NARRATIVAS DE UM PODER EM QUESTÃO. [AVELAR, Ana Paula Menino], **A cronística Portuguesa da Expansão: Modelos e Práticas Discursivas** .

apenas a *Crónica de D. Manuel*, num período entre 1497 (data da partida de Vasco da Gama para a Índia) a 1521 (data da morte do rei), verificamos que existe uma clara *intromissão* de um conteúdo que remete para a cronística da Expansão¹⁰, ou seja, a narração dos sucessos da Índia é integrada, embora de forma algo sintética e enquadrada noutros episódios relativos ao reino, sob a forma de acontecimentos determinantes nos reinados em questão.

A referida *Crónica...* abre com a subida ao trono de D. Manuel, seu consórcio com a princesa Isabel de Aragão, o nascimento de D. Miguel da Paz e a morte da princesa¹¹; contudo, o texto depreessa se centra nas *coisas* do Oriente: a preparação da viagem à Índia por D. João II, o retomar da empresa pelo novo monarca, D. Manuel, os preparativos e a viagem inaugural de Gama¹².

Esta primeira viagem transoceânica desenha um espaço geográfico central entre o Atlântico e o Índico, estabelecendo a referida Rota do Cabo à volta da qual se estabelecerão outras ligações. As viagens estruturarão a vivência espaço-temporal dos portugueses na Índia e, igualmente, os escritos da *matéria do Oriente*. É a chegada da armada anual do reino, a Carreira da Índia, que marca o fluir do tempo¹³.

Conjuntamente, ao ritmo anual das armadas, a narrativa de Correia indicia uma série de *topoi* presentes no seu discurso relativo ao Oriente:

- A indicação precisa da data de partida das armadas de Lisboa, data de chegada, datação de determinados acontecimentos de acordo com a preocupação de precisão cronológica no registo¹⁴;

- A designação dos capitães-mor, muitas vezes acompanhada da sua qualificação social, como podemos verificar na seguinte passagem « (...) em hu [navio] ia Vasco da Gama e no outro Paulo da Gama seu jrmão e no outro *Nicolau Coelho muj bom cavaleiro e no mar homem de grande primor* (...)»¹⁵.

¹⁰ «Por seu turno, a crónica da expansão responde a um período ditado por fronteiras temporais diferentes. O tempo determinado pelos vários cultores da cronística da expansão atravessam vários reinados, a figura do Rei é titular da História, mas o solo sobre o qual se produz o discurso desloca-se do da biografia real, integrando períodos temporais que atravessam vários reinados. O espaço que determina a narrativa é agora o da conquista e permanência de Portugal extra-Europa. O Oriente é o palco da narrativa e muito que se reivindica a necessidade de se escrever a presença portuguesa nesses lugares.» COLÓQUIO DISCURSOS DE LEGITIMAÇÃO NARRATIVAS DE UM PODER EM QUESTÃO-[AVELAR], *A cronística Portuguesa da Expansão: Modelos e Práticas Discursivas*.

¹¹ CORREIA-Crónicas ... pp.1-2

¹² CORREIA. CORREIA,-Crónicas... pp. 2-3

¹³ BARATA- *Os Senhores da Navegação*, pp.32/34 e GODINHO, Vitorino Magalhães- *Mito e Mercadoria- Utopia e Prática de Navegar - séculos XIII-XVIII*, pp.339/341. (A armada da Carreira da Índia partia de Lisboa entre março e abril para navegar com monção propícia; chegando à Índia entre Agosto e Setembro. Saída da armada de retorno ao reino dos portos da costa do Malabar entre dezembro e janeiro, com chegada a Lisboa em junho/julho e agosto/setembro).

¹⁴ Vide GODINHO, Vitorino Magalhães - *Mito e Mercadoria- Utopia e Prática de Navegar - séculos XIII-XVIII*pp. 82/83

¹⁵ CORREIA- *Crónicas* ... p.3

- A constituição das armadas em número de navios (algumas vezes nomeados) e de homens e sua função (marinheiros, homens de armas, oficiais designados e alguns outros exemplos) como podemos constatar no seguinte exemplo:

« (...) el rey mamdou acabar os dytos navjos (...) muyto fortes e bem comçertados- a saber- hu *sam graviel e sam rafaell e ho byrryo*. (...) partyram de lysboa (...) nom levando mais que *homens do mar e muytos pylotos e mestres* (...) e os *navyos nom eram mais que de cem tones cada hu*(...)»¹⁶.

- Relato da viagem de ida e os frequentes percalços marítimos; a passagem pela costa oriental africana e suas paragens; as rotas a seguir; a necessidade de invernar; a interação positiva ou negativa com as populações locais:

« (...) até chegarem ao Cabo das Correntes onde acharam *pior mar e mais tromenta que em todo o camjnho* (...), « (...) os quaes mouros e zambuço levaram comsygo *que os emcamynhou e meteo em Moçambyge, onde tomaram agoa e refresco*, e estmdo asy os mouros e gemte da terra consultaram de *os matarem e os cometerem*, o que syntymdo o capitam mor tomou o pyloto (...) e mouros mais velhos e se recolheu *pelejamdo e matamdo* muytos deles(...) e fez ameaças aos mouros que hos levase a algu bom lugar e *eles o levaram a Mjlynde*, onde *form muj bem recebydos* do Rey da terra(...)»¹⁷.

- Referência à chegada à costa ocidental da Índia e a procura de produtos, maioritariamente as lucrativas especiarias, e a interação com os poderes locais, que oscila entre a oposição, mais ou menos velada e revelada pela traição, ou a resistência e confronto armado e ainda, a aceitação da aliança portuguesa.¹⁸

« E o Rey lhe deu logo bos pilotos que o levaram demtro a Calequete homde chegaram em Abryll do ano de 1498 (...) e *emvernaram em hua bahia* (...) *se chama Coulete omde o capitam mor foy em terra com mujta paz e com o regedor da terra em toda a amjzade* damdo lhe presentes e fazemdo compra dalgua droga de cravo pymenta, canela gemgybre, *pasamdo se algus dyas o regedor o premedeo per conselho de muytos mouros que avia na terra* (...)»¹⁹.

- Anotações sobre o carregamento das naus com as mercadorias «(...) fazemdo compra dalgua droga de *cravo, pymenta, canela gemgybre* (...)»²⁰, mas igualmente o seu reaprovisionamento para a viagem de regresso.

¹⁶ CORREIA. *Crónicas...* p.3

¹⁷ CORREIA. *Crónicas...* p.5

¹⁸ Vide RUSSEL-WOOD, A J.R.- *Um Mundo em Movimento- Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. p. 16

¹⁹ CORREIA- *Crónicas* ... pp.5 e 6

²⁰ CORREIA- *Crónicas* ... p.5

- Relato da viagem de volta ao reino e subsequentes percalços marítimos: «(...) *e partyo seu camjnho pera Purtugall* e por ser aynda muyto cedo amdou tamto no golfam sem poder atravessar a myngo de vemto que *lhe morreo a mor parte da gemte* e com este trabalho todavya syguymdo seu camjnho (...)»²¹.

Todavia, paulatinamente, as contendas, confrontos e escaramuças vão destacar-se na narrativa, acompanhando, cronologicamente, a afirmação dos portugueses no Índico face aos poderes locais e à ascendência das potências vizinhas, com as quais disputam os espaços de influência, nomeadamente e *grosso modo*:

- O Império Mameluco, ao qual sucede, em 1517, o Império Otomano . Ambos dominam, sucessivamente, o Mar Vermelho, cujo ponto estratégico corresponde à cidade de Adem²²;

- O império Safávida, na Pérsia, cujo ponto estratégico é a cidade de Ormuz, entre o golfo Pérsico e o golfo de Omã;

- As cidades mercantis na costa do Malabar e Gujarate, de influência hindu ou muçulmana, entre as quais se salienta Calecute;

- As cidades na costa da África Oriental; Ceilão e os sultanatos do sudeste asiático, de maioritária influência muçulmana ²³.

Esta afirmação do domínio luso faz-se sentir de forma direta, pela conquista militar ou ascendente sobre os governantes locais, consolidada pela construção de fortalezas²⁴, ou indireta, pelo policiamento por armadas das vias marítimas estratégicas como o Mar Vermelho e o Estreito de Ormuz²⁵. Tal é o caso dos familiares de Vasco da Gama, Vicente e Brás Sodré na sua missão no Mar Vermelho:

«(...) [o almirante Vasco da Gama] ordenou e despachou seu tyo Vicente Sodre que ficasse na Ymdya por capitam mor em hua nao que se chamava Esmeralda e seu jrmao Bras Sodre em outra e outros navvos e caravela em que lhe deyxou boa gemte e provjmento do necesaryo quamto comprya o que todo asy vinha do Reyno ordenado por elRey(...) *E seus tios na Ymdya fycaram por regymento delRey e se foram ao Estryto de Meqa na boca do Mar Roxo* (...)»²⁶.

²¹ CORREIA- **Crónicas** ... p.7

²² Para a tentativa gorada de tomada da cidade por Albuquerque *vide* JESUS, Roger Lee de- Afonso de Albuquerque e a primeira Expedição Portuguesa ao Mar Vermelho (1513). **Fragmenta Historica**. pp.121-141

²³ *Vide* HANCOCK, James -**Indian Ocean Trade before the European Conquest**. Worl History Encyclopedia

²⁴ *Vide* BARATA-**Os Senhores...** pp. 19, 21, 39

²⁵ BARATA. pp.39/43

²⁶ CORREIA -**Crónicas** ...p.19.

Ou a ação da armada de Afonso de Albuquerque no Estreito de Ormuz:

«E no sobredycto ano de 1506 partyo pera a Índia Tristam da Cunha por capitam mor da armada(...) e no ano syguynte na entrada da monção se veo costeamdo a costa ate o Estreyto d'Urmuz e no Cabo Rugalgate despydyo de sy *Afonso d'Albuquerque que avya de amdar la no Esteyto d'Urmuz fazendo la guerra (...)*»²⁷

A partir de 1505, a chegada à Índia do primeiro governador, D. Francisco de Almeida, a quem é atribuído o título de vice-rei, obvia a necessidade de um representante do rei português e da sua autoridade a título permanente²⁸. Do ponto de vista da estruturação da narração assiste-se, a partir desse momento, a uma relativa deslocação da temática. De facto, se a narrativa se continua a organizar cronologicamente segundo as partidas e chegadas anuais das armadas²⁹, as suas referências tornam-se, em geral, cada vez mais sintéticas, diminuindo e eliminando-se alguns tópicos anteriormente referidos.

Assiste-se, igualmente, à ocupação de um espaço crescente, na narração, das ações dos governadores, tornando-se estas uma peça central da narrativa. Ações essas que se traduzem, na sua quase maioria, em grande número de episódios militares, nos quais se destacam os feitos heroicos.

Com efeito, destes episódios emergem exemplos do herói luso, a nível individual ou coletivo: a coragem dos homens de armas e o combatente abnegado, com uma coragem sacrificial, inexecedível nas armas e congregando, mesmo, o respeito do inimigo³⁰. O exemplo paradigmático deste herói consubstancia-se na figura de D. Lourenço de Almeida e no episódio sua morte na Batalha no rio Chaul, em 1508, contra o exército do Sultão de Cambaia:

«Dom Lourenço foy certo e vysto que *pelejou com uma alabarda nas mãos de que era grande syrvydor tanto e matou tamtos que punha em grande espanto e maravylha aos comtrayros(...)* que ficamdo soo per derradeiro (...) *lhe bardavam mujtos dos rumes senhor cavaleyro da vos e non queraes moryr como bruto pois Deus vos fez tam ycylemte cavaleyro mas ele por nada deu(...)*»³¹.

²⁷ CORREIA -*Crónicas* ...p.29

²⁸ «(...) comsyramdo elRey que lhe comvynha ter e amdar sempre na Ymdya huu capitam mor pera prover e fazer as cousas que compryse e dar guarda a suas feytoryas pera que hera neçesaryo que se fizesem boas fortalezas pera nelas os purtugueses estarem seguros e asy suas fazemdas(...) lhe veo comtentamento de mandar a Ymdya dom Francisco d'Almeyda(...)».CORREIA, *Crónicas* ... - p. 23

²⁹ Vide AVELAR, Ana Paula, *Veredas da Modernidade*. pp. 102/103 e 105

³⁰ Vide GODINHO, Vitorino Magalhães -*Mito e Mercadoria...* pp.140/150

³¹ CORREIA, Gaspar- *Crónicas*...p.28

São de igual forma ilustrativos outros recontros militares como a Batalha de Diu, em 1509, cujo ambiente é evocado de forma impressiva:

«(...) neste ponto começou o primeiro encontro d'artelharya que dambollas parte foy tamta que por muyto espaço huus os outros se nom vyram e ho vemto escrareando algum tanto o fumo logo as naos huas com as outras se aferraram (...) em que a peleja em todas se começou muy bravamente feryda(...)»³².

Ou, ainda, a tomada de Goa em 1511:

«(...) alguus dos nossos per lanças e pyques começaram a trepar per junto da porta (...) e o prymeiro que subyo logo ryjamente bradou, por Santa Catarina e Santyago e sobyndo logo outros os mouros que sostynham a porta (...) afroxaram a porta a qual logo foy emtrada de toda a ajumte que jaa aly era gemte *que logo se meteram pola cydade fazendo grande estrago e matança nos Ymigos em que também muytos dos nossos perdym as vydas* (...)»³³.

Outrossim merecem atenção as deslocações constantes dos oficiais do Império Português do Oriente entre os pontos onde se organiza o apoio à presença portuguesa (como é o caso de Cochim, Cananor e Coulão) e locais onde este é imposto pela força das armas (como é o caso de Calecute, Goa, Malaca, Ormuz). Concomitante, é referida a edificação de fortalezas e a nomeação dos seus respetivos capitães, consolidando a ocupação espacial do Oriente:

«O vice-rei «(...) se foy a Angediva hua ilha pequena que esta antre Goa e Cananor (...) e comformando se com o regymento que trazia *logo fez hua boa forteleza* (...) e fez capitam Manuel Paçanha, homem velho e fydalgo bom cavaleiro (...) se foy a Cananor (...) fez em hua ponta que se fazia ao mar hua *boa forteleza açaz forte* (...) e deyxou nela por capitam Lourenço de Bryto, nobre fydalgo copeyro mor delRey (...). E asy chegou a Cochym omde fez logo no lugar omde esta jaa feytas de madeyra *fez outra forteleza forte e boa de cal e pedra na entrada do ryo* (...)»³⁴

Através do texto de Correia constatamos, simultaneamente, os indícios do alargamento da área de contactos e tentativas de relacionamento com os poderes locais. Tal é o caso da construção de uma fortaleza em Colombo, Ceilão, por Lopo Soares d' Albergaria em 1517³⁵;

³² CORREIA- Crónicas ...-p.73

³³ CORREIA- Crónicas ... -p.83

³⁴ CORREIA-Crónicas ... - pp.22- 23

³⁵ CORREIA -Crónicas ...- p.114

os contactos iniciais³⁶ e envio de uma embaixada ao reino etíope, identificado como o reino do Preste João³⁷; a referência à vinda de navios sob o comando de Martim Afonso de Melo Coutinho, com destino aos mares da China³⁸.

Gaspar Correia poderá ter sido testemunha direta de episódios narrados ou poderá ter obtido informações de testemunhas em primeira mão, assim como o acesso a documentos, desde a sua chegada, em 1512. Isto poderá explicar a reprodução ou adaptação da extensa carta enviada por D. Francisco de Almeida ao rei D. Manuel ³⁹ e a descrição detalhada do estado de ânimo e as reflexões amarguradas de Afonso de Albuquerque, no final da sua vida, face às novas que chegam do Reino:

«(...) eu digo que eu me deytarey com a Ymdya e nom ham levamtarya aymda que me ele quaa mandara hu cujtelo que comigo levase. E pois asy Deus aprouve que estyvese mal com elRey por amor do povo e mal com o povo por amor delr-rey acolherme hey a jgreyja que jaa outro lugar nom tenho (...)»⁴⁰.

De igual forma, certas descrições detalhadas de cidades e de seus habitantes podem aferir a presença *in situ* do autor⁴¹, que desempenha diversas funções, em diversos locais, em diversas alturas da sua vida, comprovada pelos seus esboços incluídos nas **Lendas...**, obedecendo à necessidade da precisão descritiva de acordo com a economia da narrativa e a importância da visualização, constantes nas crónicas e relações da época⁴².

Desta forma, na estrutura narrativa da **Crónica de D. Manuel...** predominam os sucessos do Oriente, com algumas exceções de relatos de acontecimentos no reino. Somente após a morte do monarca, D. Manuel, volta Correia a dirigir, com relevo, a sua obra para a figura do monarca e para o espaço europeu

Em jeito de conclusão, em relação ao espaço Índico, Gaspar Correia lega-nos, nesta sua obra inicial, um relato sintético, mas dinâmico de um espaço e de um tempo em reformulação, num mundo que se alicerça na viagem marítima a longa distância, convocando

³⁶ « (...) Pero Gomez Teixeira que syrvya de ouvidor na Ymdya pydyo licença ao governador pera hyr com aqueles frades vero seu musteiro(...)» aquando do desembarque de Diogo Lopes Sequeira em Arquico. CORREIA -**Crónicas**- p. 119

³⁷ «Foy ordenado polo capitam mor por embayxador dom Rodrigo de Lyma homem fydalgo e açaz prudente e por segumda pessoa Jorge d' Abreu e com elle seys homens companheiros(...)» CORREIA -**Crónicas** ... -p.120

³⁸ «No sobredyto ano [1521] veo de Purtugall por governador da Ymdya dom Duarte de Meneses (...). E com ele Martym Afonso de Melo ordenado com quatro navyos pera yr aChyna (...)» CORREIA -**Crónicas**-p. 123 .

³⁹ CORREIA -**Crónicas** ...- pp.33 a 72

⁴⁰ CORREIA -**Crónicas** ...- p.109

⁴¹ «[O capitão mor Afonso de Albuquerque] (...) foy sobre a cidade d'Adem que era muy gramde e fremosa de casaryas sytuada a pee de hua alta serra de penedya nos pyqos da qual tynha XIIJ castelos e fortalezas muy fortes (...)». CORREIA -**Crónicas** ...- p.95

⁴² *Vide* GODINHO, Vitorino Magalhães-**Mito e Mercadoria**. pp.571/578 e AVELAR, Ana Paula, **Veredas...** pp.105 e 197

uma miríade de conexões locais, possibilitando a movimentação de homens, bens, ideias e conhecimentos a uma nova escala⁴³.

É igualmente a narração de um espaço de ação e significação do exercício do poder do monarca português, projetado e delegado na figura do governador que assegura a prossecução, o funcionamento e a manutenção da talassocracia lusa em nome do rei⁴⁴. Exemplo disso é a resposta de Afonso de Albuquerque ao *Cabayo*, senhor de Goa:

« (...) *lhe respomdeo que ele era capitam delRey de Purtugall que era o mor senhor que avya no mundo* o qual com outros seus irmãos fyzeram repartycão do mundo e que a Ymdya dos lequeos ate as terras do Gram Turquo lhe couberam há sua parte(...)»⁴⁵.

Creemos, acompanhando a opinião de outros autores⁴⁶, que esta crónica de Correia constituiu uma espécie de preâmbulo ou esboço da sua *magnum opus* posterior, fazendo a charneira entre os modelos e as temáticas da cronística régia e os registos dedicados à Expansão.

Com efeito, espaço de vivência e de eleição de Correia, estas temáticas do Oriente serão, depois e como já referimos, ampliadas e centrais nas suas *Lendas...*

⁴³ As navegações portuguesas inauguram um novo paradigma de mobilidade na Europa moderna, gerando redes de circulação de produtos e bens, de pessoas, ideias, técnicas e de culturas, num espaço geográfico alargado de uma forma rápida e inédita na época. *Vide*, RUSSEL-WOOD, A. J. R. **Um Mundo em Movimento...**; a importância da movimentação coletiva a longa distância de pessoas e objetos para a dinâmica económica, política e cultural da sociedade do início da era Moderna é o objetivo da obra recente NELLES, Paul e SALZBERG, Rosa-**Connected Mobilities in the Early Modern World: The Practice and Experience of Movement**.

⁴⁴ Situação que se reflete na titulação régia. *Vide*: La Découverte, Le Portugal et l' Europe. [SALDANHA] **Conceitos de Espaço e Poder e seus Reflexos na Titulação Régia Portuguesa da Época da Expansão**. pp.105-130

⁴⁵ CORREIA- *Crónicas* p.81

⁴⁶ *Vide* COLÓQUIO DISCURSOS DE LEGITIMAÇÃO NARRATIVAS DE UM PODER EM QUESTÃO.- [AVELAR], **A cronística Portuguesa da Expansão: Modelos e Práticas Discursivas**

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de - **Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses-séculos XV e XVI**. 2 vols. Lisboa: Caminho, 1987. ISBN 972-210-791-7.

-, Luís de - **Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses**. 2 vols., Lisboa: Caminho, 1989. ISBN 972-42-0946-6.

ANDRADE, António Alberto Banha de - Gaspar Correia inédito. **Separata da Revista da Universidade de Coimbra**. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar. ISSN 9780000064097. vol. XXVI, 1977, Lisboa. pp.5-48

AVELAR, Ana Paula Menino - Da afirmação do poder nalguns textos da expansão portuguesa do século XVI - A escrita e a sua difusão como processo de legitimação. **Revista Discursos - Língua, cultura e Sociedade - Poder e Política**. [em linha] Lisboa: 3ª série nº1 (1999). pp.165-176. ISSN 0872-0738 [consult. 12-03-2023]. Disponível na Internet: <URL:> <http://hdl.handle.net/10400.2/4250>

-, Ana Paula Menino - **Figurações da Alteridade na Cronística da Expansão**. Lisboa: Universidade Aberta, 2003. ISBN 972-674-412-1.

-, Ana Paula Menino - **Representações de um mundo novo no Portugal de Quinhentos**. Lisboa: Cosmos, 2010. ISBN 978-972-762-338-9

-, Ana Paula, Menino - Gaspar Correia, PELÚCIA, Alexandra (coord.). **Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa (Séculos XV- XVIII)**. [em linha]. Lisboa; Ponta Delgada: Cham, Universidade Nova, 2009 e ss. ISBN 978-989-8492-38-8 [consult. em 9-03-2022]. Disponível na Internet; <URL:> <https://eve.fcsh.unl.pt/pt/pessoas/gaspar-correia>

-, Ana Paula Menino- Fernão Lopes de Castanheda, Gaspar Correia e Diogo do Couto: vivências e contingências na modelação da escrita de uma História da Ásia e dos seus atores. LOUREIRO, Rui Manuel e CRUZ, M. Augusta Lima, (coord.)- **Diogo do Couto-História e intervenção política de um escritor polémico**. Vila Nova de Famalicão: Húmus, 2019. ISBN 9789897554032. pp. 43/54.

-, Ana Paula Menino- **Veredas da Modernidade**. Lisboa: Colibri, 2022. ISBN 978-989-566-180-0

BARATA, José Alberto Leitão- **Os Senhores da Navegação**. Cascais: Câmara Municipal, 2003. ISBN 972-637-110-4.

BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (dir.) - **História da Expansão Portuguesa**, Vol.1. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998. ISBN: 9724216004, 9789724216003.

BORGES, Marco Oliveira- **O Trajeto final da carreira da índia na torna-viagem (1500-1640)-Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: ações e reacções**. Vol.1. [em linha]. Lisboa: [s.n.],2020. Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História no âmbito do Programa Interuniversitário de Doutoramento em História Mudança e Continuidade num Mundo Global: Universidade de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa, Universidade de Évora. [consult. em 10-10-2022]. Disponível na Internet:< URL:> <http://hdl.handle.net/10451/44863>

CARVALHO, Maria João Loução de- **Gaspar Correia e dois perfis de Governador: Lopo Soares de Albergaria e Diogo Lopes de Sequeira - Em busca de uma causalidade**. [em linha] Lisboa: Universidade Aberta,2009. Dissertação de Mestrado em Estudos Portugueses Interdisciplinares. [consult. 10-10-2022]. Disponível na Internet: <URL: > <http://hdl.handle.net/10400.2/1484>

COLLOQUE LA DECOUVERTE, LE PORTUGAL ET L'EUROPE, 27 e 28- 05, Paris, 1988- **L' Idée Impériale Manuélíne**: Atas. Paris : FCG-CCP, 1990, pp.35-104

COLLOQUE LA DECOUVERTE, LE PORTUGAL ET L'EUROPE, 27 e 28- 05, Paris, 1988- **Conceitos de Espaço e Poder e seus Reflexos na Titulação Régia Portuguesa da Época da Expansão**: Atas. Paris : FCG-CCP, 1990, pp.105-130

COLÓQUIO INTERNACIONAL DISCURSOS DE LEGITIMAÇÃO, Lisboa, 2002 - **A Cronística Portuguesa da Expansão: Modelos e Políticas Discursivas. Narrativas de um Poder em Questão**. Atas. Lisboa: Universidade Aberta, 2003. [Em linha]. [Consult.21-10-1024]. Disponível na Internet: <URL:>: <https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/1556/1/ComAPavelar.htm>

CORREIA, Gaspar- **Lendas da Índia**. Porto: Lello e Irmãos, 1975.ISBN 9789724802985

CORREIA, Gaspar -**Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)**. Lisboa: Academia das Ciências,1992. ISBN MP8308-2106JL235

COSTA, João Paulo Oliveira e- **D. Manuel I**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2005.ISBN 972-42-3440-1.

DOMINGUES, Francisco Contente e BARRETO, Luís Filipe (org.) - **A Abertura do Mundo: estudos de História dos Descobrimentos Europeus**. 2 vols. Lisboa: Presença, 1986.

-, Francisco Contente- **A Carreira da Índia. The India Run**. Lisboa, Clube do Colecionador dos Correios, 1998. ISBN 972-9127-49-2

-, Francisco Contente (dir.) -**Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600**, vol. I. Lisboa: Círculo Leitores, 2016. pp.307/308. ISBN 978-972-425-087-8.

GODINHO, Vitorino Magalhães - **Mito e Mercadoria- Utopia e Prática de Navegar - séculos XIII-XVIII**. Lisboa: Difel, 1990.ISBN 972-29-0043-9.

HANCOCK,James- Indian Ocean Trade before the European Conquest. **World History Encyclopaedia** [em linha], 2021 [consult. 19 -10-2023]. Disponível na Internet < URL:> https://www.worldhistory.org/article/1800/indian-ocean-trade-before-the-european-conquest/#ci_related_filters=type:0&page:2.

JESUS, Roger Lee de- Afonso de Albuquerque e a primeira Expedição Portuguesa ao Mar Vermelho (1513). **Fragmenta Histórica. Revista do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos , 2013. ISSN 1647-6344. pp.121-141

MARTINS, António- Seis escritores da Ásia Portuguesa: Correia, Castanheda, Barros, Couto, Camões, Andrade». **Em torno de Diogo do Couto**. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra,1985. ISBN: 9789726160588. pp. 127/137 .

MATTOSO, José (dir) - **História de Portugal**, 3º Vol. Lisboa: Círculo de Leitores, 1993. ISBN 972-42-0798-6

NELLES, Paul and SALZBERG, Rosa (ed.)- **Connected Mobilities in the Early Modern World: The Practice and Experience of Movement**. Amasterdam: Amsterdam University Press, 2023. ISBN 9789463729239

PINTO, João Rocha- **A Viagem . Memória e Espaço . A Literatura Portuguesa de Viagens – os primeiros relatos de viagem ao Índico 1497-1550**. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1981. ISBN 6932332617868

RUSSEL-WOOD, A. J.R.- **Um Mundo em Movimento- Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)**. Lisboa: Difel, 1998.ISBN 972-29-0425-6.

THOMAS, Luís Filipe, -**De Ceuta a Timor**. Carnaxide: Difel, 1994. ISBN 9789722903080.

-, Luís Filipe -O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental. **Anais de História de Além-Mar. em linha**. Lisboa. ISSN 0874-9671. Março nº XIX, 2018. pp.53-86. [Consult. 16-01-2023]. Disponível na Internet: <URL:> https://ciencia.ucp.pt/ws/portalfiles/porta/19762301/AHAM_19_ISSN_0874_9671_54_86_1_.pdf

A VIAGEM DO AGENTE COMERCIAL ALEMÃO LAZARUS NÜRNBERGER À ÍNDIA (1517/18): O RELATO DE UM *GLOBALPLAYER* DO SÉCULO XVI

Jürgen Pohle¹

Resumo

Lazarus Nürnberger deslocou-se, em 1517, ao serviço da casa comercial dos Hirschvogel de Nuremberga, para Portugal, de onde partiu, logo a seguir, para a Índia. Realizou a viagem a bordo da nau Santiago (a grande), que era uma das cinco embarcações da armada da Índia comandada por António de Saldanha. Durante a sua missão, Lazarus Nürnberger tomou alguns apontamentos, que, posteriormente, enviou numa carta ao humanista Willibald Pirckheimer, conselheiro do imperador Carlos V. Pelo conteúdo deste escrito, o agente comercial alemão deve ter feito esta viagem com a tarefa de observar os diversos mercados na Índia, pois menciona na referida carta as principais mercadorias que encontrou nos locais pelos quais passou. Depois de uma estadia de aproximadamente três meses e meio na Índia, Nürnberger regressou à Europa. Poucos anos depois, estabeleceu-se em Sevilha, onde levou a cabo uma carreira profissional cheia de sucesso, que fez dele um dos comerciantes mais conceituados e mais ricos daquela cidade. Nürnberger esteve integrado numa rede comercial, que se estendia de Goa e da Costa do Malabar no Este, ao México e ao Peru no Oeste. Dispôs de fatores próprios no espaço colonial espanhol e também de agentes comerciais na Índia e em Lisboa. Tornou-se, desta maneira, um autêntico *globalplayer* e uma das figuras mais brilhantes entre os alemães que, no século XVI, estiveram envolvidos em negócios com Portugal e Espanha, seja na Península Ibérica, seja no ultramar.

Este artigo pretende iluminar, principalmente, a viagem de Lazarus Nürnberger ao Oceano Índico, efectuada em 1517/18.

Palavras-chave: Descobrimentos portugueses; relações luso-alemãs; comércio ultramarino; globalização.

¹ Investigador integrado do CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, 1069-061 Lisboa.

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito da Norma Transitória – DL 57/2016/CP1453/CT0034. (<https://doi.org/10.54499/DL57/2016/CP1453/CT0034>). Também obteve o apoio do CHAM (NOVA FCSH - UAc), através do projecto estratégico financiado pela FCT (UIDB/04666/2020).

Abstract

Lazarus Nürnberger went, in 1517, on behalf of the Hirschvogel trading house in Nuremberg, to Portugal, from where he soon afterwards left for India. He travelled aboard the ship *Santiago*, which was one of the five vessels of the Indian armada commanded by António de Saldanha. During his mission, Lazarus Nürnberger took some notes, which he later sent in a letter to the humanist Willibald Pirckheimer, counselor to Emperor Charles V. From the content of this the German commercial agent must have travelled with the task

of observing the various markets in India, as he mentions in the letter the main goods he found in the places he passed through. After a stay of around three and a half months in India, Nürnberger returned to Europe. A few years later, he settled in Seville, where he enjoyed a successful professional career that made him one of the city's most respected and wealthiest merchants. Nürnberger was integrated into a commercial network, which extended from Goa and the Malabar Coast in the East, to Mexico and Peru in the West. He had his own overseers in the Spanish colonial area and also commercial agents in India and Lisbon. In this way, he became an authentic global player and one of the most brilliant figures among the Germans who, in the 16th century, were involved in business with Portugal and Spain, both on the Iberian Peninsula and overseas.

This article mainly aims to illuminate Lazarus Nürnberger's voyage to the Indian Ocean in 1517/18.

Keywords: Portuguese Discoveries; German-Portuguese relationships; overseas trade; globalization.

Introdução: o papel de Lazarus Nürnberger na História dos Descobrimentos

Após a abertura da Rota do Cabo à Índia pela frota de Vasco da Gama, em finais de Quatrocentos, chegaram a Portugal, em quantidades consideráveis, as cobiçadas mercadorias oriundas do espaço do Oceano Índico. Este facto contribuiu para um aumento significativo de comerciantes estrangeiros em terras lusas. Entre estes encontraram-se também representantes de diversas casas comerciais da Alta Alemanha que, no início do século XVI, se fixaram em Lisboa, onde ergueram feitorias². A Coroa portuguesa favoreceu os mercadores alemães estabelecidos em Portugal, outorgando-lhes, entre 1503 e 1511, privilégios muito vantajosos, que incluíram também a possibilidade de participar nas expedições ultramarinas³. As firmas alemãs, dentre quais se destacam as poderosas companhias dos Welser e dos Fugger de Augsburg, estiveram, em primeiro plano, interessadas na aquisição de pimenta e de outras especiarias asiáticas. No âmbito destes negócios com a Coroa portuguesa, vários agentes comerciais das empresas alemãs deslocaram-se, a partir de 1502, para o espaço índico como, por exemplo, Lazarus Nürnberger. Trata-se, no caso deste, de um mercador, oriundo do Sul da Alemanha, que viajou aos 17 ou 18 anos para a Índia⁴.

Lazarus Nürnberger nasceu por volta de 1499 em Neustadt an der Aisch, uma pequena vila na Alta Alemanha, perto de Nuremberga. Era filho de Heinrich Nürnberger, um alto funcionário administrativo do Markgraf von Ansbach⁵. Desconhecem-se pormenores dos primeiros anos da vida de Lazarus Nürnberger. Sabe-se apenas que estava ligado, pelo menos desde 1514, à casa comercial dos Hirschvogel que, na primeira década de Quinhentos, se

² Sobre o estabelecimento das casas comerciais da Alta Alemanha em terras portuguesas nas primeiras décadas do século XVI, veja-se KELLENBENZ, Hermann – *Die fremden Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel vom 15. Jahrhundert bis zum Ende des 16. Jahrhunderts*, pp. 317-323; *idem* – **Die Fugger in Spanien und Portugal bis 1560: ein Großunternehmen des 16. Jahrhunderts**, vol. 1, *passim*; GROSSHAUPT, Walter – *Commercial Relations between Portugal and the Merchants of Augsburg and Nuremberg*, pp. 359-385; ALMEIDA, A. A. Marques de – **Capitais e Capitalistas no Comércio da Especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549)**, pp. 55-61 e *passim*; POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**, pp. 71-81, 115-170 e *passim*.

³ Acerca dos privilégios concedidos aos mercadores alemães estabelecidos em Lisboa, no reinado de D. Manuel I, veja-se DENUCÉ, Jean – *Privilèges commerciaux accordés par les rois de Portugal aux Flamands et aux Allemands (XVe et XVIe siècles)*. Document, pp. 310-319 e 381-388; AMARAL, Maria Valentina Cotta do – **Privilégios de mercadores estrangeiros no reinado de D. João III**, pp. 22, 31 e *passim*; POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, pp. 191-207; *idem* – Nobilitações e privilégios: a Coroa portuguesa e os mercadores alemães na viragem do século XV para o século XVI, pp. 131-144.

⁴ Sobre a biografia de Lazarus Nürnberger, veja-se OTTE, Enrique – Jakob und Hans Cromberger und Lazarus Nürnberger, die Begründer des deutschen Amerikahandels; SCHAPER, Christa – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus**, pp. 243-245 e *passim*; WALTER, Rolf – **Der Traum vom Eldorado: Die deutsche Conquista in Venezuela im 16. Jahrhundert**, pp. 47-51 e *passim*; *idem* – Was könnte Proto-Globalisierung bedeuten? Auf den Spuren oberdeutscher Fernhändler in der Frühen Neuzeit, pp. 69-72; HÄBERLEIN, Mark – **Aufbruch ins globale Zeitalter. Die Handelswelt der Fugger und Welser**, pp. 190-194; POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, pp. 102-108.

⁵ SCHAPER, Christa – *Die Hirschvogel von Nürnberg und ihre Faktoren in Lissabon und Sevilla*, p. 185.

havia estabelecido em Lisboa⁶. Esta empresa de Nuremberga pertencia a um consórcio italo-germânico, que tinha investido, em 1505/06, na armada de D. Francisco de Almeida⁷. A partir de meados da segunda década do século XVI, os Hirschvogel especializaram-se no comércio com pedras preciosas, enviando dois dos seus representantes para a Índia, sendo Lazarus Nürnberger o primeiro. O jovem mercador da Francónia tinha partido, em Janeiro de 1517, para Lisboa. No início de Abril do mesmo ano, já se encontrou a bordo da nau Santiago (a grande). Este navio, comandado por Manuel de Lacerda, era uma das cinco embarcações da armada da Índia de António de Saldanha. Durante a sua viagem, Lazarus Nürnberger tomou alguns apontamentos, que enviou, no dia 1 de Dezembro de 1519, numa carta a Willibald Pirckheimer, afamado humanista e um dos conselheiros do imperador Carlos V. Nürnberger passou por Goa, Baticalá, Cananor, Calicut e Cochim, observando os diversos mercados na Índia. O agente comercial alemão menciona na referida carta as principais mercadorias que aí viu e informou Pirckheimer também acerca do cenário político no espaço do Oceano Índico. Depois de uma estadia de aproximadamente três meses e meio, Nürnberger regressou à Europa.

No início dos anos 20 de Quinhentos, Nürnberger estabeleceu-se em Sevilha, onde levou a cabo uma carreira profissional cheia de sucesso, que fez dele um dos comerciantes mais conceituados e mais ricos daquela cidade⁸. Tornou-se, segundo Hermann Kellenbenz, “the most active and esteemed German merchant in Seville”⁹. Nürnberger negociou com pedras preciosas, ouro, açúcar e até com escravos e tornou-se um dos grandes especialistas no comércio de pérolas, sendo fornecedor da corte imperial. Vendeu produtos destinados ao Novo Mundo como, por exemplo, armas de fogo e participou na armação das frotas

⁶ Sobre os Hirschvogel e suas ligações a Portugal, veja-se *ibidem*, pp. 177-192; KÖMMERLING-FITZLER, Hedwig – Der Nürnberger Kaufmann Georg Pock († 1528/29) in Portugiesisch-Indien und im Edelsteinland Vijayanagara, pp. 137-147 e *passim*; SCHAPER, Christa – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus**, pp. 205-251.

⁷ Acerca da participação alemã na expedição portuguesa em 1505/06, veja-se HÄBLER, Konrad – **Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter**; HÜMMERICH, Franz – **Die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien 1505/06. Ein Unternehmen der Welser, Fugger und anderer Augsburger sowie Nürnberger Häuser**; ANDRADE, António Alberto Banha de – **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**, vol. 1, pp. 475-488; MALEKANDATHIL, Pius – **The Germans, the Portuguese and India**, pp. 47-54. Sobre as viagens de agentes comerciais alemães à Índia no primeiro quartel de Quinhentos, em geral, veja-se EHRHARDT, Marion – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, pp. 25-94; KELLENBENZ, Hermann – The Portuguese Discoveries and the Italian and German Initiatives in the Indian Trade in the first two Decades on the 16th Century; POHLE, Jürgen – **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals im 15. und 16. Jahrhundert**, pp. 189-218; *idem* – **Os mercadores-banqueiros alemães**, pp. 82-114.

⁸ Sobre as actividades de Lazarus Nürnberger em Espanha e no espaço colonial espanhol, vd. *supra*, nota 4. Cf. também WERNER, Theodor Gustav – Die Beteiligung der Nürnberger Welser und Augsburger Fugger an der Eroberung des Rio de la Plata und der Gründung von Buenos Aires, p. 567 e *passim*; KELLENBENZ, Hermann/ WALTER, Rolf – **Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz (1525-1560). Eine Edition von Notariatsakten aus den dortigen Archiven**, pp. 18-29 e 63. Nesta última obra citada encontram-se também as principais fontes.

⁹ *Apud* KRÁSA, Miloslav/ POLIŠENSKÝ, Josef/ RATKOŠ, Peter – **European Expansion 1494-1519. The Voyages of Discovery in the Bratislava Manuscript Lyc. 515/8 (Codex Bratislavensis)**, p. 37.

espanholas. Deu créditos e abriu com a sua influência a América à companhia dos Welser¹⁰. Ele próprio possuiu pelo menos dois navios que foram utilizados no comércio transatlântico. Obteve sociedade numa mina de prata no México e explorou minas de cobre em Cuba. Mandou erguer uma feitoria no istmo do Panamá para estender os seus negócios até ao vice-reino do Peru¹¹. De acordo com Rolf Walter, que investiga a história dos mercadores da Alta Alemanha em Sevilha e no Novo Mundo no século XVI, Lazarus Nürnberger deve ter viajado pessoalmente para o México e Santo Domingo¹². Nürnberger não teve apenas os seus próprios feitores no espaço colonial espanhol, mas também agentes comerciais na Índia e em Lisboa, mantendo de Sevilha ligações com o mundo português¹³.

Lazarus Nürnberger destacou-se na história das relações luso-alemãs, não apenas devido às suas actividades comerciais em Lisboa e à sua viagem à Índia, mas também pela colecção e divulgação de fontes escritas acerca da expansão marítima de Portugal. Nos anos 60 do século passado, os historiadores Josef Polišíenský e Peter Ratkoš encontraram na Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências, em Bratislava, um manuscrito que identificaram como um fragmento do *Memoria-puch* (port.: livro de memórias) de Lazarus Nürnberger¹⁴. Lamentavelmente ficaram conservados apenas os fólios 167-190 deste documento que, supostamente, deve ter sido, na sua forma original, uma cópia de uma colectânea avultada de textos relacionados com a cosmografia e os descobrimentos geográficos. Relativamente ao fragmento que se encontra em Bratislava, trata-se de um conjunto de vários textos que abordam precisamente estas questões¹⁵. Alguns documentos são redigidos em latim, outros em alemão, mas todos pela mão de um só autor, possivelmente a de Lazarus Nürnberger, cujo nome é o único que aparece *expressis verbis* como autor de um dos textos do *Codex Bratislavensis*, como essa fonte é habitualmente designada na investigação histórica. A colecção contém, nomeadamente, o relato de um alemão anónimo que acompanhou, em 1502/03, a armada de Vasco da Gama na sua segunda viagem à Índia (ffs. 173-175)¹⁶. Seguem-se, nos fólios 175-176 do

¹⁰ Cf. WALTER, Rolf – Die Welser und ihre Partner im „World Wide Web“ der Frühen Neuzeit, p. 22; *idem* – Was könnte Proto-Globalisierung bedeuten?, pp. 69-70.

¹¹ Vd. HÄBERLEIN – **Aufbruch ins globale Zeitalter**, p. 192.

¹² Vd. KELLENBENZ/ WALTER – **Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz**, p. 22.

¹³ É documentado que um certo Marcus Hartmann, nos anos 30 do século XVI, representou Lazarus Nürnberger em Lisboa. Cf. KELLENBENZ, Hermann – Os mercadores alemães de Lisboa por volta de 1530, pp. 136-138; KÖMMERLING-FITZLER – Der Nürnberger Kaufmann Georg Pock, p. 176, nota 177; WALTER – Was könnte Proto-Globalisierung bedeuten?, p. 70; POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, p. 103, nota 101.

¹⁴ POLIŠENSKÝ, Josef/ RATKOŠ, Peter – Eine neue Quelle zur zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas, p. 59. Cf. KRÁSA *et al.* – **European Expansion 1494-1519**, p. 7.

¹⁵ Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências (Ústredná knižnica Slovenskej akadémie vied) [doravante: ÚkSav], *Rkp.* fasc. 515/8 [“*Codex Bratislavensis*” (Lyc. 515/8)].

¹⁶ POLIŠENSKÝ/ RATKOŠ – Eine neue Quelle, pp. 61-67. Uma tradução portuguesa deste documento em: KRÁSA *et al.* – **European Expansion 1494-1519**, pp. 135-139; EHRHARDT – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, pp. 41-54. Há alguns indícios que apontam para que o viajante alemão tivesse tido ligação com o comércio de Nuremberga. Vd. POHLE – **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals**, pp. 190-199.

manuscrito, informações adicionais sobre esta expedição. Nos fólhos 176-179v. encontram-se indicações detalhadas sobre as distâncias entre diversos locais situados nas costas do Atlântico e do Índico e a importância económica de vários locais na África Oriental e na Ásia, sobretudo, dos produtos que aí se comercializavam. O texto, que se baseia no relato de um outro viajante alemão anónimo que se dirigira para a Índia em 1503, deixa transparecer claramente o grande interesse do autor por questões comerciais, mas também geográficas e históricas relacionadas com os Descobrimentos Portugueses¹⁷. No fim deste texto é ainda fornecida uma breve cronologia das expedições portuguesas à Índia entre 1497 e 1509, que completa as informações da fonte original. Destaca-se aqui uma referência às participações alemãs na armação das frotas de D. Francisco de Almeida e de Tristão da Cunha. Nos fólhos 180-187, segue-se o relato da viagem do próprio Lazarus Nürnberger à Índia¹⁸. O *Codex Bratislavensis* termina com três textos sucintos (fls. 187v.-190v.) sobre a expansão marítima espanhola, assunto este que marcou a vida do mercador alemão a partir dos anos 20 de Quinhentos.

O papel de Lazarus Nürnberger na História dos Descobrimentos apresenta-se bastante interessante e invulgar. O seu desempenho enquadra-se não apenas no contexto geral da participação alemã na expansão ibérica, mas também na divulgação, no espaço do Sacro Império Romano-Germânico, de notícias referentes às viagens dos Descobrimentos.

A carta de Lazarus Nürnberger sobre a sua viagem à Índia

Voltemos à fase inaugural, que conduziu a essa notável carreira profissional, quando o jovem Lazarus Nürnberger passou por Portugal e pelo espaço índico. A principal fonte que documenta essa parte da sua vida é a já referida carta que, no dia 1 de Dezembro de 1519, enviou ao humanista Willibald Pirckheimer¹⁹. É precisamente nos fólhos 180 a 187 deste fragmento do *Codex Bratislavensis*, que se encontra o relato da viagem de Lazarus Nürnberger à Índia em 1517/18. Com base neste documento, esta viagem deixa-se reconstruir como se descreve a seguir:

Nürnberger partiu de Neustadt an der Aisch, no dia 16 de Janeiro de 1517, em direcção a Antuérpia, onde chegou doze dias depois. Deslocou-se de Brabante para a Zelândia, onde apanhou, no dia 25 de Fevereiro, um barco que o levou para Lisboa, que alcançou em

¹⁷ Trata-se aqui de uma cópia incompleta de um texto encontrado em Leutkirch, na Baviera, acerca da referida viagem. Cf. POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, p. 90. Uma tradução portuguesa do denominado “manuscrito de Leutkirch” em EHRHARDT – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, pp. 75-91.

¹⁸ Vd. *infra*.

¹⁹ Anne Kroell publicou, em 1980, o texto da carta de Lazarus Nürnberger, elaborando também uma tradução em francês. Em 1986, três historiadores da antiga Checoslováquia editaram todo o manuscrito e juntaram à sua obra uma tradução inglesa. Anexaram, ainda, uma tradução portuguesa de dois documentos, sendo um deles a referida carta de Nürnberger. Vd. ÚkŠav, Rkp. fasc. 515/8, Fol. 180-187; KROELL, Anne – *Le voyage de Lazarus Nürnberger en Inde (1517-1518)*, pp. 59-87; KRÁSA *et al.* – **European Expansion 1494-1519**, pp. 62-70 e 139-148 (trad. port.).

17 de Março. No dia 2 de Abril, iniciou a sua viagem à Índia a bordo da nau *Santiago (a grande)*, capitaneada por Manuel de Lacerda e, segundo Nürnberger, com uma tripulação de aproximadamente 300 pessoas²⁰. Dez dias depois, este navio atingiu a ilha da Madeira, não podendo fazer uma escala porque um vento forte tal não permitiu. Assim, foi decidido continuar a viagem até à ilha de Gran Canária para abastecer e fazer algumas reparações na embarcação. No dia 22 de Abril, a frota iniciou a sua longa volta pelo Atlântico do Sul, dobrando, em finais de Julho, o Cabo da Boa Esperança. No dia 23 de Agosto, todos os navios da frota alcançaram a ilha de Moçambique, onde fizeram outra escala, antes de partir daí para a costa ocidental da Índia. Nürnberger anotou:

A 1 de Setembro fomos de Moçambique a Goa e a 2 de Setembro chegámos a uma ilha, chama-se Comore e é adjacente à ilha de S. Lourenço. Vivem nela os mouros e cresce aqui muito gengibre, há aqui muita prata, fica a 60 léguas de Moçambique. A 1 de Outubro fomos à ilha de Goa que se encontra na Índia, em 16º latitude norte, pertence ao rei português (...).²¹

A *Santiago* terminou, desta forma, a ida para a Índia numa viagem que demorou aproximadamente meio ano. Lazarus Nürnberger permaneceu em Goa durante as primeiras semanas da sua estadia no subcontinente indiano. A seguir, visitou Batalá no reino hindu de Bisnaga e as feitorias-fortaleza portuguesas em Cananor, Calicut e Cochim na Costa do Malabar, mencionando, na sua carta, as principais mercadorias que encontrou nos locais pelos quais passou.

A 18 de Dezembro [sic!]²² de 1517, parti de Goa para o reino de Batecalá e cheguei para lá a 6 de Novembro, fica a 30 léguas de Goa, a cidade onde o rei tem a sua corte, chama-se Batecalá, é uma cidade bela e muito grande, vizinha do reino de Bisnagá, nesta cidade também se negocia muito de panos vários e também de pedras preciosas e há lá também muitas pérolas oriundas de Ormuz, que é o lugar melhor e mais rico nestas coisas da Índia. O rei de Portugal tem lá uma feitoria. O povo local são Brâmanes e Canarins, são muito inimigos dos portugueses e quase todos os anos matam o feitor do rei português.

(...) A 20 de Novembro empreendi a viagem daqui para o reino de Cananor e cheguei lá a 23 deste mês. Fica a 30 léguas de Batecalá, a cidade onde o rei tem a sua corte chama-se Cananor. É uma cidade grande, tem umas 2 léguas alemãs de comprimento, o rei português tem cá o seu castelo com algumas casas em redor, e umas 200 pessoas, cresce aqui gengibre, pimenta-do-reino, cardamomo, algodão e também canafístula.

²⁰ No total, os cinco navios da armada de António de Saldanha transportaram, segundo o depoimento de Nürnberger, cerca de 2.000 pessoas.

²¹ KRÁSA *et al.* – **European Expansion 1494-1519**, pp. 140-141.

²² Trata-se aqui, obviamente, de uma indicação incorreta do autor. Em vez de Dezembro deve ler-se Outubro.

Daqui parti para a cidade de Calecut, que fica a 12 léguas de Cananor, o rei de Calecut tem aqui a sua residência, é uma cidade muito grande e também a mais bela na Índia, há aqui também grandes negociações e muita riqueza. Eles ou o rei português têm aqui o seu castelo. Crescem aqui especiarias acima mencionadas e mercadorias. (...)

De Calecut parti para a cidade de Cochim, é também um reino, o rei tem aqui a corte, tem simpatia para com os portugueses, o rei de Portugal tem cá um castelo e umas 300 casas, mas em mau estado. Crescem aqui especiarias e mercadorias como em Calecut, esta cidade fica a 48 léguas de Calecut. Os portugueses não têm melhor amigo em toda a Índia do que o rei de Cochim, que está ao lado deles, porém, este rei não pode mandar para o campo mais de 60.000 homens. É o reino mais pequeno de toda a Índia.²³

No meio da descrição do seu itinerário pelo sub-continente indiano, Nürnberger informou Willibald Pirckheimer acerca do cenário político no espaço do Oceano Índico. O jovem mercador deve ter ficado muito impressionado com aquilo que viu. Revelou-se um observador muito crítico do domínio colonial e das práticas políticas dos portugueses na Ásia. Existia, naquela altura, pelas suas próprias palavras, um “*ser boss regiment in India untter den Portugaleseren*”²⁴, ou seja, um regime muito mau na Índia sob o governo dos portugueses. No seu entender, a hegemonia portuguesa no Índico passava por uma fase muito precária, quer na Índia, quer em Malaca.

Também deves saber que, em Malaca, os portugueses estão em apuros, porque o povo de todo o país está contra eles, e se o rei português não lhes mandar um grande número de homens armados, Malaca junto com a Índia, será tirada ao rei português. Que Deus volte todas as coisas para melhor! Assim, toda a Índia e Malaca são muito mal administradas pelos portugueses.²⁵

Nürnberger constatou que os indianos, apesar da sua enorme supremacia numérica, tinham tanto medo dos portugueses, que não sabiam como reagir contra este regime de terror. Segundo o autor, a permanência dos portugueses no Índico encontrava-se seriamente ameaçada e a consolidação do império colonial português dependia do apoio militar de aliados como, por exemplo, o reino de Cochim.

Realmente, nestes três reinos [= Bisnaga, Cananor e Calicut (NdA)] é possível mandar à guerra uns 200.000 fidalgos, de maneira que os portugueses não têm aqui outra coisa de que a ajuda de Deus. De outro modo, não é possível que os portugueses sozinhos mantenham a Índia, porque se cada indiano tomasse um

²³ KRÁSA *et al.* – **European Expansion 1494-1519**, p. 146.

²⁴ *Ibidem*, p. 68.

²⁵ *Ibidem*, p. 146.

grão de areia, poderiam cobrir os portugueses com areia, mas há tanto medo entre os indianos que não sabem o que fazer.²⁶

Além do testemunho acerca do decurso da sua viagem, encontramos, na carta de Lazarus Nürnberger, também informações sobre acontecimentos históricos a que ele próprio não assistiu, mas que lhe foram apenas relatados. Detalhadamente debruça-se acerca de algumas operações militares dos portugueses no Índico Ocidental, que tinham acontecido nos meses antes da sua chegada à Índia, destacando a expedição do 3.º governador da Índia, Lopo Soares de Albergaria, ao Mar Vermelho e a morte de Duarte Galvão durante uma embaixada portuguesa que esteve à procura do lendário Preste João. Em relação aos conteúdos da carta é de reparar que o relato de Nürnberger, considerando que deriva de um mercador, não tem tantas informações referentes ao mundo mercantil como talvez se esperasse. Sobre este facto Anne Kroell chega à conclusão: “Ce n’est pas un document de caractère commercial mais une suite d’impressions notées par une jeune Allemand tout au long de l’extraordinaire aventure qu’était alors une voyage en Inde.”²⁷ Por outro lado, é também de considerar que se trata, no caso deste documento, de uma carta dirigida a um humanista, ou seja, a uma personagem com um elevado espectro de interesses.

Depois de uma estadia de aproximadamente três meses e meio na Índia, Lazarus Nürnberger partiu de Cochim, no dia 12 de Janeiro de 1518, para voltar para a Europa. Ele não menciona o nome da embarcação em que fez a viagem de regresso, mas, pelo seu relato, temos conhecimento da rota que o navio percorreu, inclusive das escalas e das respectivas datas. O documento termina com a indicação de que a frota esteve nos Açores de 6 a 9 de Junho de 1518. Portanto, não se sabe ao certo a data quando Lazarus Nürnberger chegou a Lisboa, apenas que no mês seguinte já aí se encontrava²⁸. Ainda no mesmo ano, Nürnberger foi enviado pelos Hirschvogel para Sevilha, de onde regressou à Alemanha²⁹. Os seus superiores esperavam-no em Nuremberga antes da Páscoa de 1519³⁰. Nürnberger permaneceu alguns meses na Alta Alemanha, aparecendo, no início de 1520, outra vez em Lisboa³¹. Tinha, à partida, a intenção de participar, uma vez mais, numa expedição marítima portuguesa, mas em finais de Março, o feitor dos Hirschvogel em Lisboa, Jörg Pock, informou numa carta dirigida a um colega em Nuremberga: “Também deveis saber que Lazarus Nürnberger não viaja este ano [para a Índia (NdA)], mas quer ir no próximo, se o rei lhe conceder um bom contrato, e

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ KROELL – Le voyage de Lazarus Nürnberger, p. 62.

²⁸ Stadtarchiv Nürnberg [doravante: StadtAN], E 11/II, FA Behaim Nr. 582 (1). Cf. GHILLANY, F. W. – **Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim nach den ältesten vorhandenen Urkunden bearbeitet**, doc. XVI, p. 112; SCHAPER – Die Hirschvogel von Nürnberg und ihre Faktoren in Lissabon und Sevilla, p. 196, nota 75.

²⁹ StadtAN, E 11/II, FA Behaim Nr. 582 (1 e 3). Cf. GHILLANY – **Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim**, docs. XVI e XVII.

³⁰ StadtAN, E 11/II, FA Behaim Nr. 582 (1).

³¹ Cf. SCHAPER – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus**, p. 244.

agora, depois da Páscoa, deslocar-se-á para Sevilha”³². É incerto se Nürnberger esteve pessoalmente envolvido em mais alguma viagem ao espaço colonial português, mas está provado que os seus contactos comerciais com a Índia permaneceram vivos³³.

Notas finais

Em Abril de 1520, Nürnberger dirigiu-se novamente a Sevilha³⁴, cidade que tanto influenciou o seu destino até à sua morte, que deve ter ocorrido em 1564³⁵. Provavelmente, chegou à Andaluzia ainda na qualidade de agente comercial dos Hirschvogel, mas, já nos anos seguintes, tornou-se um mercador cada vez mais independente³⁶. Casou-se com a filha do célebre tipógrafo e mercador Jacob Cromberger, que já há muitos anos se tinha estabelecido em Sevilha³⁷. Os motivos que influenciaram a decisão de Nürnberger de abandonar Lisboa devem ter a ver com a deslocação gradual do comércio ultramarino para Sevilha. Na realidade, a cidade do Guadalquivir tirou os maiores proveitos dos progressos da política colonial espanhola no Novo Mundo. Esta política recebeu importantes impulsos devido às conquistas na América Central e na América do Sul e com a primeira circum-navegação da terra efectuada por uma frota espanhola comandada, inicialmente, por Fernão de Magalhães. Decisivas foram, neste contexto, as consequências da eleição imperial de 1519. O novo imperador, Carlos V, protegeu a política colonial espanhola, favorecendo a contribuição alemã nas empresas marítimas de Espanha. Em consequência disso, os negócios, que as companhias alemãs efectuaram com a Coroa portuguesa em terras lusas, diminuíram consideravelmente nos anos 20 do século XVI. Encontramos, a partir daí, para além de Lazarus Nürnberger, diversos agentes comerciais alemães em Sevilha que, anteriormente,

³² POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, p. 108, nota 119. Cf. StadtAN, E 11/II, FA Behaim Nr. 582 (13); GHILLANY – **Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim nach den ältesten vorhandenen Urkunden bearbeitet**, doc. XXI, p. 118.

Em vez de Lazarus Nürnberger foi Jörg Pock quem, ainda em 1520, viajou para a Índia. Aí Pock dedicou-se, até a sua morte em 1529, principalmente ao comércio com pedras preciosas, representando, nos primeiros anos da sua estadia, para além dos Hirschvogel também a casa dos Herwart de Augsburg. – Sobre Jörg (Georg) Pock e sua estadia na Índia, veja-se KÖMMERLING-FITZLER – **Der Nürnberger Kaufmann Georg Pock**, pp. 144-184; SCHAPER – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus**, pp. 223-233 e 246-247; *idem* – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihre Faktoren**, pp. 186-189; HALBARTSCHLAGER, Franz – “Bombardeiros e comerciantes”. Dois exemplos pela colaboração dos alemães na expansão portuguesa no ultramar durante a época de D. João III, pp. 670-677; POHLE – **Os mercadores-banqueiros alemães**, pp. 110-114 e 130-131.

³³ Vd. *supra*, nota 13.

³⁴ SCHAPER – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus**, p. 230.

³⁵ Em 1564, supostamente pouco antes da sua morte, Lazarus Nürnberger fez o seu testamento, que revela todo o seu sucesso económico, deixando aos herdeiros uma verdadeira fortuna, que incluía também uma quantia notável em pedras preciosas. Vd. KELLENBENZ/ WALTER – **Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz**, p. 29.

³⁶ Cf. *ibidem*, pp. 20-24 e *passim*; WALTER – **Die Welser und ihre Partner**, pp. 22-23.

³⁷ Sobre as ligações entre Lazarus Nürnberger e os Cromberger, veja-se OTTE – Jakob und Hans Cromberger und Lazarus Nürnberger; KELLENBENZ/ WALTER – **Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz**, pp. 18-24.

tinham trabalhado em Lisboa³⁸. Todavia, a maior parte das empresas alemãs ficou em estreito contacto com a capital portuguesa. No caso dos Hirschvogel, sabe-se que esta firma manteve a sua feitoria lisboeta ainda no início da quarta década de Quinhentos³⁹. Nesta altura, Lazarus Nürnbergger já não esteve ao serviço desta empresa. Já há muito trabalhava no Sul da Península Ibérica por conta própria, representando também outras companhias comerciais alemãs, como, por exemplo, os Welser e os Fugger, que várias vezes entraram em contacto com a Coroa espanhola e o Novo Mundo através de Lazarus Nürnbergger⁴⁰. Quando Carlos V, em 1525, abriu o comércio com as Índias Ocidentais aos não-castelhanos, Nürnbergger e o seu sogro tornaram-se os primeiros alemães a obter uma licença para poder comerciar directamente nas colónias espanholas⁴¹. Ainda no mesmo ano enviaram, na pessoa de Bartholomäus Blümel⁴², um representante próprio para Santo Domingo, exportando para aí metais, têxteis e livros e importando sobretudo pérolas, açúcar e ouro⁴³.

Lazarus Nürnbergger foi, sem dúvida, na primeira metade do século XVI, uma das figuras mais brilhantes entre os alemães envolvidos em negócios com Portugal e Espanha, seja na Península Ibérica, seja no Ultramar. Fazia parte de um grupo restrito de indivíduos que estiveram pessoalmente envolvidos nos mercados e espaços económicos das “duas Índias”, ou seja, das Índias Ocidentais e das Índias Orientais. Operando, desde os anos 20 de Quinhentos, a partir de Sevilha, Nürnbergger esteve integrado numa rede comercial, que se estendia da Índia no Este, aos vice-reinos do México e do Peru no Oeste⁴⁴.

No presente, em que muito frequentemente se emprega o termo “globalização”, quando se olha para a biografia deste alemão, oriundo de uma pequena vila do Sul da Alemanha, reconhecemos um autêntico *globalplayer*, na medida em que estamos perante um dos protagonistas de uma época, que alguns historiadores designam como “a era da primeira globalização”.

³⁸ Vd. POHLE – *Os mercadores-banqueiros alemães*, p. 247.

³⁹ Cf. *ibidem*, pp. 250-251; SCHAPER – *Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus*, pp. 279-283.

⁴⁰ KELLENBENZ – *Die Fugger in Spanien und Portugal*, vol. 1, *passim*; WALTER, Rolf – *Fremde Kaufleute in Sevilla im 16. Jahrhundert*, p. 48. Vd. também *supra*, nota 36.

⁴¹ Vd. HÄBERLEIN – *Aufbruch ins globale Zeitalter*, p. 191.

⁴² Bartholomäus Blümel, que posteriormente adaptou o nome Bartolomeo Flores, mudou-se, nos anos 30 de Quinhentos, de Santo Domingo, via Panamá, para o vice-reino do Peru. Pertenceu, em 1541, aos fundadores da cidade de Santiago de Chile. Cf. WALTER – *Der Traum vom Eldorado*, pp. 127-130.

⁴³ Cf. HÄBERLEIN – *Aufbruch ins globale Zeitalter*, p. 191.

⁴⁴ Vd. POHLE – *Os mercadores-banqueiros alemães*, p. 108.

Bibliografia

Fontes manuscritas

Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências (*Ústredná knižnica Slovenskej akadémie vied*) [ÚkSav] / Bratislava

– Rkp. fasc. 515/8 [“Codex Bratislavensis” (Lyc. 515/8)], Fol. 173-190v.

Stadtarchiv Nürnberg [StadtAN] / Nuremberga

– E 11/II, FA Behaim Nr. 582.

Fontes impressas

DENUCÉ, Jean – Privilèges commerciaux accordés par les rois de Portugal aux Flamands et aux Allemands (XVe et XVIe siècles). Document. *Arquivo Historico Portuguez*, 7 (1909), pp. 310-319 e 377-392.

KELLENBENZ, Hermann; WALTER, Rolf, eds. – **Oberdeutsche Kaufleute in Sevilla und Cadiz (1525-1560). Eine Edition von Notariatsakten aus den dortigen Archiven.** Stuttgart: Steiner, 2001.

KRÁSA, Miloslav; POLIŠENSKÝ, Josef; RATKOŠ, Peter, eds. – **European Expansion 1494-1519. The Voyages of Discovery in the Bratislava Manuscript Lyc. 515/8 (Codex Bratislavensis).** Prague: Charles University, 1986.

KROELL, Anne – Le voyage de Lazarus Nürnberger en Inde (1517-1518). *Bulletin des Études Portugaises et Brésiliennes*, 41 (1980), pp. 59-87.

POLIŠENSKÝ, Josef; RATKOŠ, Peter – Eine neue Quelle zur zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas. *Historica*, 9 (1964), pp. 53-67.

Estudos

ALMEIDA, A. A. Marques de – **Capitais e Capitalistas no Comércio da Especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um Estudo de Geofinança.** Lisboa: Cosmos, 1993.

AMARAL, Maria Valentina Cotta do – **Privilégios de mercadores estrangeiros no reinado de D. João III.** Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1965.

ANDRADE, António Alberto Banha de – **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses.** Vol. 1, Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

EHRHARDT, Marion – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses.** Lisboa: Texto Editora, 1989.

GHILLANY, F. W. – **Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim nach den ältesten vorhandenen Urkunden bearbeitet.** Nürnberg: Bauer und Raspe, 1853.

GROSSHAUPT, Walter – Commercial Relations between Portugal and the Merchants of Augsburg and Nuremberg. In: AUBIN, Jean, ed. – **La découverte, le Portugal, et l'Europe: actes du colloque.** Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, 1990, pp. 359-397.

HÄBERLEIN, Mark – **Aufbruch ins globale Zeitalter. Die Handelswelt der Fugger und Welser.** Darmstadt: Theiss, 2016.

HÄBLER Konrad – **Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter.** Leipzig: Hirschfeld, 1903.

HALBARTSCHLAGER, Franz – “Bombardeiros e comerciantes”. Dois exemplos pela colaboração dos alemães na expansão portuguesa no ultramar durante a época de D. João III. In: CARNEIRO, Roberto; MATOS, Artur Teodoro de, eds. – **D. João III e o Império. Actas do Congresso Internacional comemorativo do seu nascimento**. Lisboa: CHAM/ Universidade dos Açores, 2004, pp. 661-682.

HÜMMERICH, Franz – **Die erste deutsche Handelsfahrt nach Indien 1505/06. Ein Unternehmen der Welser, Fugger und anderer Augsburger sowie Nürnberger Häuser**. München/Berlin: Oldenbourg, 1922.

KELLENBENZ, Hermann – Os mercadores alemães de Lisboa por volta de 1530. **Revista Portuguesa de História**, 9 (1960), pp. 125-140.

KELLENBENZ, Hermann – Die fremden Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel vom 15. Jahrhundert bis zum Ende des 16. Jahrhunderts. In: *idem*, ed. – **Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel**. Köln/Wien: Böhlau, 1970, pp. 265-376.

KELLENBENZ, Hermann – The Portuguese Discoveries and the Italian and German Initiatives in the Indian Trade in the first two Decades on the 16th Century. In: **Congresso internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”**. Actas. Vol. 3, Porto: Universidade do Porto, 1989, pp. 609-623.

KELLENBENZ, Hermann – **Die Fugger in Spanien und Portugal bis 1560: ein Großunternehmen des 16. Jahrhunderts**. 3 vols., München: Vögel, 1990.

KELLENBENZ, Hermann – Neues zum oberdeutschen Ostindienhandel, insbesondere der Herwart in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. In: FRIED, Pankraz, ed. – **Forschungen zur schwäbischen Geschichte**. Sigmaringen: Thorbecke, 1991, pp. 81-96.

KÖMMERLING-FITZLER, Hedwig – Der Nürnberger Kaufmann Georg Pock († 1528/29) in Portugiesisch-Indien und im Edelsteinland Vijayanagara. **Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg**, 55 (1967/68), pp. 137-184.

MALEKANDATHIL, Pius – **The Germans, the Portuguese and India**. Münster: Lit, 1999.

OTTE, Enrique – Jakob und Hans Cromberger und Lazarus Nürnberger, die Begründer des deutschen Amerikahandels. **Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg**, 52 (1963/64), pp. 129-162.

POHLE, Jürgen – **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals im 15. und 16. Jahrhundert**. Münster: Lit, 2000.

POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**. Lisboa: CHAM, 2017 [<https://run.unl.pt/bitstream/10362/38843/2/MercadoresAlemaes.pdf>].

POHLE, Jürgen – Nobilitações e privilégios: a Coroa portuguesa e os mercadores alemães na viragem do século XV para o século XVI. In: LEÓN, Pablo Sánchez; VIEIRA, Carla; VIEIRA, Nina (coords.) – **Espelhos de Mercúrio: A representação do comércio nas monarquias ibéricas, 1500-1800**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2024, pp. 121-149 [<http://monographs.uc.pt/iuc/catalog/view/433/970/1732-1>].

SCHAPER, Christa – Die Hirschvogel von Nürnberg und ihre Faktoren in Lissabon und Sevilla. In: KELLENBENZ, Hermann, ed. – **Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel**. Köln/Wien: Böhlau, 1970, pp. 176-196.

SCHAPER, Christa – **Die Hirschvogel von Nürnberg und ihr Handelshaus**. Nürnberg: Verein für Geschichte der Stadt Nürnberg, 1973.

WALTER, Rolf – **Der Traum vom Eldorado: Die deutsche Conquista in Venezuela im 16. Jahrhundert**. München: Eberhard, 1992.

WALTER, Rolf – Fremde Kaufleute in Sevilla im 16. Jahrhundert. In: GÖMMEL, Rainer; DENZEL, Markus A., eds. – **Weltwirtschaft und Wirtschaftsordnung** (Festschrift für Jürgen Schneider zum 65. Geburtstag). Stuttgart: Steiner, 2002, pp. 45-56.

WALTER, Rolf – Die Welser und ihre Partner im „World Wide Web“ der Frühen Neuzeit. In: WESTERMANN, Angelika; WELSER, Stefanie von, eds. – **Neunhofer Dialog I: Einblicke in die Geschichte des Handelshauses Welser**. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag, 2009, pp. 11-27.

WALTER, Rolf – Was könnte Proto-Globalisierung bedeuten? Auf den Spuren oberdeutscher Fernhändler in der Frühen Neuzeit. In: GERBER, Stefan *et al.*, eds. – **Zwischen Stadt, Staat und Nation. Bürgertum in Deutschland**. Vol. 1, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2014, pp. 51-72.

WERNER, Theodor Gustav (1967) – Die Beteiligung der Nürnberger Welser und Augsburger Fugger an der Eroberung des Rio de la Plata und der Gründung von Buenos Aires. **Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Nürnbergs**, 1 (1967), pp. 494-592.

ECOS DA ÁSIA PORTUGUESA NA CORRESPONDÊNCIA DA CÚRIA ROMANA (1573-1597): BREVES NOTAS SOBRE ALGUNS DOCUMENTOS DO ARCHIVIO APOSTOLICO VATICANO

Nuno Vila-Santa | Luana Giurgevich¹

Resumo

No fundo *Segreteria di Stato del Portogallo* do Archivio Apostolico Vaticano, encontra-se um conjunto disperso de documentos que se referem à Ásia Portuguesa. Os documentos em questão incluem várias descrições em italiano de situações ocorridas na Ásia e relatadas pelos colectores apostólicos do Papa em Portugal, assim como documentos em português remetidos por soberanos asiáticos para a Cúria Romana, a fim de encontrar solução de problemas prementes no período, e também missivas de bispos e arcebispos do espaço asiático para Roma.

O propósito deste artigo é detalhar o conteúdo destes documentos, enquadrando os seus assuntos com o que se conhece do período em questão. Este trabalho analisará as situações em que os documentos trazem novos dados e as situações em que confirma ou conflitua com relatos de outras fontes já conhecidas para o período. Em ambas as situações se reflectirá sobre a importância destas fontes e sobre se os seus conteúdos poderão ou não ser aceites pelo actual conhecimento historiográfico. Não pretendendo ter um carácter exaustivo, a função primordial da comunicação será divulgar novos dados sobre a troca global de informações da Ásia, passando por Lisboa, até Roma.

Abstract

At the archival fund *Segreteria di Stato del Portogallo* in the Archivio Apostolico Vaticano, there is a collection of documents related to Portuguese Asia. These documents include various descriptions in Italian of events in Asia that were reported by the apostolic

¹ Investigadores de Pós-Doutoramento do projecto RUTTER. Centro interuniversitário de História e Filosofia das Ciências e Tecnologia, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa, 1749-016 Lisboa, Portugal. Financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P./MCTES através de fundos nacionais (PIDDAC): UIDB/00286/2020 e UIDP/00286/2020. This article was written within the RUTTER project. This project has received funding from the European Research Council (ERC) under the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme (grant agreement No 833438).

collectors in Portugal, as well as Portuguese documents sent by Asian monarchs to the Pope and a wide range of letters by Asian bishops and archbishops sent to Rome.

The article's purpose is to detail the content of these documents and to provide a contextualization for the issues addressed in them. This work will analyse whether the documents bring new elements, confirm and conflict with other known historical data for this period. In all these instances, a reflexion on the importance of sources and whether their contents may be accepted by historical knowledge will be undertaken. Although not aiming at being completely exhaustive, the main purpose of this article is to reveal new data about the information exchanges networks linking Asia, Lisbon and Rome.

Keywords: Rome, Asia, information, collectors, Christianity, India

Introdução: A correspondência dos representantes do Papa em Portugal no Archivio Apostólico do Vaticano (1573-1597)

No Archivio Apostólico do Vaticano² em Roma, mais concretamente na *Segreteria di Stato del Portogallo*, encontram-se um conjunto de documentos dispersos relativos à Ásia Portuguesa cujo conhecimento permanece largamente desconhecido dos investigadores da área.³ O propósito deste artigo é divulgar os principais temas destes documentos, assim como debater a importância e verosimilhança do seu conteúdo quando comparados com outras fontes da época.

Os documentos em questão são de diferentes tipologias. Na maioria dos casos tratam-se de informações coligidas pelos representantes do Papa em Portugal. Estes informes são, na maioria dos casos, apresentados nas cartas gerais dirigidas à Cúria Romana, onde abunda a variedade de temas abordados. Noutros casos tratam-se de documentos esparsos encontrados, como adiante se explicitará. Dependendo dos contextos de indigitação e das missões específicas conferidas a cada um, os representantes do Papa em Portugal poderiam ter os títulos de colectores ou núncios apostólicos.⁴ A diferença na titulatura era significativa, pois o prestígio e autoridade deles recorrente era percebido pelas principais figuras com quem os representantes do Papa em Portugal interagiam, designadamente a família real, altos oficiais da corte e embaixadores acreditados em Lisboa. Comparando com o sistema diplomático europeu, pode-se afirmar que um colector tinha menos prestígio que um núncio, comparando o primeiro a uma espécie de enviado especial cuja missão se podia prolongar, enquanto o segundo partia de Roma como se tratasse de um embaixador permanente. Não foram, por isso, raras as ocasiões em que os colectores solicitaram o título de núncio ou que, na impossibilidade de usufruírem eles próprios deste título, explicitamente pediram que fossem nomeados pelo Papa como seus sucessores núncios. Desde a nomeação do primeiro núncio em Portugal em 1481, a Santa Sé valeu-se de uma plêiade de agentes na corte portuguesa.⁵ Exceptuando o excepcional trabalho de Charles-Martial de Witte para os primeiros 20 anos consecutivos (entre 1532 e 1553)

² Mais conhecido como Archivio Segreto Vaticano, neste artigo adopta-se a nomenclatura adoptada pelo próprio arquivo desde 2019: Archivio Apostolico Vaticano (AAV).

³ Projectos anteriores sobre a documentação portuguesa no Archivio Apostolico Vaticano não mencionam os documentos deste artigo, apesar dos relevantes contributos trazidos a lume (FRANCO, José Eduardo, PINHEIRO, Luís, “Para uma história do Arquivo Secreto do Vaticano a propósito da edição da documentação do período da expansão portuguesa do fundo da Nunciatura Apostólica”, *Revista Lusófona de Ciência das Religiões*, Ano XI, 2012 / n. 16/17, pp. 33-40 e *Arquivo Secreto do Vaticano. Expansão Portuguesa – Documentos*, direcção de José Eduardo Franco, 3 vols., Lisboa, A Esfera do Caos, 2011).

⁴ Sobre o tema e como introdução vejam-se: BIAUDET, H., *Les nonciatures apostoliques permanentes jusqu'à 1648*, Helsinki, 1910; RICHARD, Pierre, “Origines des nonciatures permanentes: La représentation pontificale au XV siècle (1450-1513)”, *Revue d'histoire ecclésiastique*, 7 (1906), pp. 52-70, 317-338; BLET, Pierre, *Histoire de la représentation diplomatique du Saint-Siège des origines à l'aube du XIX siècle*, Città del Vaticano, 1982 e FELDKAMO, Michael F., *La diplomacia pontificia*, Madrid, BAC, 2004.

⁵ Sobre o tema veja-se: *Dicionário de História Religiosa de Portugal*, direcção de Carlos Moreira de Azevedo, Lisboa, Círculo de Leitores/Centro de Estudos de História Religiosa da Universidade Católica, 2001, pp. 70-72 onde se apresenta a lista completa dos representantes em Portugal.

da nunciatura apostólica em Portugal,⁶ não existe nenhum trabalho sistemático sobre o tema, particularmente para o século XVI. Uma parte da dificuldade em estudar este tema consiste no facto de que o Archivio Apostolico Vaticano não contém toda a documentação dos colectores e núncios apostólicos em Portugal. Ao invés, boa parte desta correspondência, como de Witte há muito demonstrou, encontra-se espalhada por diversos arquivos italianos, exigindo recursos de investigação nem sempre fáceis de coligir.

Desta forma, apenas uma pequena percentagem dos documentos que De Witte publicou relativos aos primeiros representantes do Papa em Portugal foram encontrados no Archivio Apostolico Vaticano. Tal facto ficou a dever-se largamente à tradição da Cúria Romana de a cada novo Papa indigitado, um novo secretário e novas clientelas de poder se sucederem, o que significou que a documentação relativa ao Sumo Pontífice anterior tendia a ficar na posse das famílias que até então tinham exercido o poder. Por esta razão, De Witte identificou correspondência de representantes do Papa em Portugal em arquivos em Florença (devido aos Papa de origem Médicis), Nápoles, Milão, Veneza ou mesmo Turim. Assim se compreende que o primeiro núcleo documental consistente de correspondência de representantes do Papa em Portugal no Archivio Apostólico do Vaticano, diga respeito à década de 1570. As correspondências dos colectores Giovanni Andrea Caligari (1574-1577) e Roberto Fontana (1575-1577) são as primeiras a encontrarem-se num estado próximo de poder considerar-se “completo”. Ainda assim, não se encontraram naquele arquivo o paradeiro das instruções originais outorgadas pelo Papa Gregório XIII (1572-1585) a ambos e mesmo de algumas das ordens que para eles foram remetidas de Roma quando se encontravam em exercício de funções em Portugal. Existem poucos documentos para os colectores e núncios anteriores no arquivo, devendo os mesmos encontrar-se depositados noutros arquivos italianos.⁷

A temática da correspondência dos representantes do Papa em Portugal não é inteiramente nova, particularmente no que concerne aos colectores Caligari e Fontana. O Padre José de Castro, em duas das suas obras, abordou já o tema. Na primeira obra *D. Sebastião e D. Henrique*,⁸ o autor deu particular enfoque à colectoria de Roberto Fontana. Já na segunda *D. António, Prior do Crato*,⁹ o enfoque recaiu mais particularmente nas correspondências do colector Alessandro Frumento (1579-1580), de Monsenhor Antonio Maria Sauli (1579), do núncio Alessandro Riario (1580-81), do colector Roberto Fontana (1583-84) e do colector Alfonso Visconti (1584-86). Ainda assim, pelos interesses que então presidiram à elaboração de ambas as obras e certamente também devido ao volume documental envolvido, o autor deixou de lado as referências à Ásia Portuguesa que serão debatidas neste artigo. Não será, por isso, objecto deste trabalho a análise de vários dos

⁶ DE WITTE, Charles-Martial - *La correspondance des premiers nonces permanents au Portugal 1532-1553*, 2 vols

⁷ Um bom exemplo é fornecido pelo colector Flaminio Donati d'Aspra (1563-1574), antecessor de Caligari, acerca do qual se encontram poucas cartas no arquivo. Cf. AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº1, docs. iniciais do fundo.

⁸ CASTRO, Pe. José de - *D. Sebastião e D. Henrique*.

⁹ CASTRO, Pe. José de - *O Prior do Crato*.

aspectos destas correspondências, em parte já realizados pelo referido autor e por outros autores.¹⁰ Como se constatará, a maioria dos documentos apresentados diz respeito à evolução do Estado da Índia, assuntos de missão e Carreira da Índia, sendo seguida uma abordagem cronológica.

1. Ecos da Ásia na correspondência para Roma:

1.1. Notícias enviadas pelos colectores Flamínio Donato de Aspra e Giovanni Andrea Caligari (1573-1577)

Numa das poucas cartas conservadas do colector Aspra, com data de 13 de Fevereiro de 1573 e assinada de Évora, o representante do Papa em Portugal menciona extensivamente os preparativos de guerra otomanos no Mediterrâneo e na Ásia contra os interesses lusos. Em reacção, o rei D. Sebastião (1557-1578) preparava uma grande armada em Lisboa e Faro, mas Aspra não conseguia ter certezas do verdadeiro destino da armada¹¹. O facto de colocar a possibilidade de a mesma se dirigir para a Ásia, não é de todo despiciendo. Em primeiro lugar, devido ao conhecido episódio da armada que no ano anterior D. Sebastião reunira em Lisboa e que foi destruída por um temporal em Setembro de 1572. Já na altura circulou o rumor que uma das possíveis ideias do monarca seria utilizar tal armada para se deslocar ele próprio à Índia. Noutro local, foi argumentado que tal hipótese não é totalmente descabida tendo em conta o impacto em D. Sebastião da chegada de D. Luís de Ataíde, vice-rei da Índia entre 1568 e 1571, a Lisboa em Julho de 1572¹². Para o ano de 1573 não existem outras indicações de que tal pudesse estar na mente do jovem monarca, não sendo, por isso, possível retirar conclusões definitivas sobre as intenções régias naquele ano. No entanto, a atenção de Aspra em torno dos assuntos da Ásia Portuguesa encontra na correspondência do seu sucessor Caligari plena continuidade e até um aprofundamento (particularmente considerando que se desconhece o paradeiro da restante correspondência de Aspra que, lembre-se, foi colector em Portugal de 1563 a 1574). O interesse de Caligari pelos assuntos da Índia e da Carreira da Índia surge particularmente bem reflectido numa série de missivas que dirigiu a Tolomeo Gallio (1527-1607), cardeal de Como, então secretário do Papa Gregório XIII e figura de maior relevo na Cúria Romana no último quartel do século XVI.¹³

¹⁰ NUNES, João, "A nunciatura de Portugal na defesa da jurisdição eclesiástica" in **Actas do 3º encontro internacional História e Parcerias** disponível em https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/resources/anais/19/hep2021/1635158366_ARQUIVO_d614520dec3fd147e97c94012bb9a201.pdf [acesso a 17/07/2023].

Os presentes autores têm um livro em preparação para publicação sobre toda a correspondência de Caligari. O título provisório do mesmo é *A corte de D. Sebastião vista por Giovanni Andrea Caligari (1575-1577): novos dados para uma problemática já conhecida?*

¹¹ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº1, fl. 6.

¹² VILA-SANTA, Nuno - **Entre o Reino e o Império: a carreira político-militar de D. Luís de Ataíde (1516-1581)**, pp. 198-203.

¹³ Sobre esta relevante figura que manejava diversa correspondência e emitia ordens em nome do Papa para toda a Europa veja-se o trabalho de TORNE, P. O. V., **Ptolémée Gallio, Cardinal de Côme. Etude sur la court de Rome sur la secrétairerie pontificale et sur la politique des Papes au XVIe siècle**, Helsingfors, Typographie Lillius & Hertzberg, 1907.

Pouco após a sua chegada a Portugal, em missiva de 20 de Abril de 1575 assinada de Évora, Caligari noticiava como tinham acabado de chegar à ilha da Madeira (que identificava como local a doze dias de navegação de Lisboa) quatro navios da Carreira da Índia carregados de variadas riquezas de valor equivalente a um milhão de ouro. Ao comentar em seguida como o rei de Portugal não conseguiria arrecadar este valor na totalidade devido a despesas inesperadas¹⁴, Caligari não escondia a sua admiração e espanto pelo facto do pequeno reino do ocidente europeu, pelo comércio, ser capaz de obter tão largas quantias. Este sentimento do colector motivou-o a acompanhar de perto todas as notícias relativas aos navios da Carreira da Índia, não apenas para mencionar os seus conteúdos, mas também para relatar infortúnios diversos, como naufrágios, doenças ou ataques de corsários e piratas.

Assim sucedeu a 19 de Agosto de 1575, quando Caligari redigiu nova missiva a relatar a chegada de três navios da Índia, afirmando que da Ásia não tinham sido enviados mais navios naquele ano para Lisboa. No entanto, e tal como tantas vezes sucede na sua correspondência, Caligari não escondia o seu escândalo perante as depredações dos corsários e piratas franceses. No caso vertente, anotou como os franceses atacaram com tal força e determinação que se não fosse a presença dos restantes navios, a nau Anunciada não teria escapado de ser tomada. Ainda na mesma missiva, Caligari anunciava entre um misto interesse e espanto a chegada do embaixador do sultão Ali Adil Shah de Bijapur (1557-1580) a Lisboa, e como o mesmo vinha solicitar a D. Sebastião confirmação de pazes e aliança, fazendo-se acompanhar de “gioie preziosissime da presentargli diamanti, et rubini”.¹⁵ Não admira, por isso, que, a 15 de Setembro de 1575, Caligari comentasse as actividades do embaixador de Bijapur em Lisboa, fazendo notar a insatisfação deste perante o tratamento recebido na corte portuguesa.¹⁶ Tal tratamento justificava-se pelos custos humanos e financeiros que a guerra lançada pelo sultão de Bijapur ao Estado da Índia, e em particular no grande cerco de Goa em 1570-71, e sobretudo pelo papel fundamental que este desempenhara na Liga que então se formou na Ásia para afrontar o Estado da Índia no âmbito da conhecida crise político-militar de 1565-75¹⁷.

Dias depois, a 25 de Agosto de 1575, Caligari comentava os rumores em torno das intenções de D. Sebastião relativamente à armada que juntara naquele ano. De forma semelhante à que Aspra notara na supracitada carta de Fevereiro de 1573, Caligari notava que D. Sebastião se fizera acompanhar do melhor piloto da Carreira da Índia, apesar de não o nomear explicitamente¹⁸. Afirmava em seguida que apesar de se afirmar que D. Sebastião

¹⁴ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º2, fl. 62r.

¹⁵ *Idem*, fl. 111v.

¹⁶ *Idem*, fls. 124r-124v.

¹⁷ Sobre o tema veja-se: THOMAZ, Luís Filipe - “A Crise de 1565-1575 na história do Estado da Índia”, pp. 481-519.

¹⁸ Possivelmente referia-se ao piloto Vicente Rodrigues, conhecido veterano da Carreira da Índia, que nos finais da década de 1570 redigiu um roteiro da Carreira da Índia.

tencionava passar ao Norte de África para fazer guerra aos corsários e piratas islâmicos da região, não se podia excluir a hipótese de tencionar ir à Índia, como já antes fora a sua intenção. Tal ideia surge patente nas palavras de Caligari: “et perché in questa navigazione Sua Maestà ha pigliato un piloto principale della *Carrera dell’India*, che si ha per il più pratico, et valente di tutti, si va dicendo, che a questo marzo con la prima imbarcazione se ne potria andare in India, il che tanto più facilmente si crede da alcuni quanto che si sa che questa è sua antica inclinazione”.¹⁹

Esta passagem é relevante por sugerir que, mesmo após o episódio da destruição da armada de 1572, a ideia do monarca de passar em pessoa à Índia não ficou totalmente desvanecida. Este facto, antes contraditado por alguns autores²⁰, demonstra como o ímpeto guerreiro do monarca era flexível o suficiente para que caso surgisse uma nova oportunidade de zarpar para a Índia, D. Sebastião a considerasse seriamente. Para mais, tal ideia do rei surgia num momento particularmente delicado em que prosseguia uma política sistemática de endurecimento e auto-afirmação naqueles anos, nas palavras de Maria Augusta Lima Cruz²¹, em particular contra os seus anteriores apoios internos (cardeal D. Henrique e rainha D. Catarina). No âmbito dessa política, D. Sebastião não teria qualquer problema em antagonizar o cardeal D. Henrique (1512-1580) e a rainha D. Catarina (1507-1578) que em 1572 se opuseram à sua ideia de passar à Índia²².

Ainda na mesma missiva, Caligari fazia menção ao episódio da prisão de cartógrafo anónimo português aquando do retorno a Castela de D. Juan de Borja, embaixador acreditado de Filipe II (r. 1556-1598) em Portugal entre 1570 e 1575. O episódio é relevante porque confirma como no cerne da tensão se encontrava a disputa luso-castelhana nas Molucas e China. Vale a pena, por isso, transcrever o original da missiva de Caligari: “Partendo Don Giovanni Borgia, figliolo del Duca di Candia, il Generale di Jesuiti, che haveva servito qual alcuni anni per ambasciatore della Maestà del Re Cattolico ne’ confini del Regno li fu preso in casa, et in faccia sua un giovane Portoghese pittore che conduceva seco in Castiglia, il che se l’ebbe per grande affronto, et tanto piu non si trovando altro peccato nel giovane, come si dice, se non sospittione, che non dipingesse i mappamondi con le Maluche nella conquista di Castiglia, pretendendosi, che siano della Corona di Portogallo. Questo giovane mi pare ancora, che era discepolo di un Matematico principale di questo Re, dal quale poteva havere inteso qualche segreto in questa materia, che non è bene, che si scuopra²³.”

¹⁹ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º2, fl. 124r.

²⁰ VELLOSO, José Maria Queirós - **D. Sebastião 1554-1578**, p. 149; BAÑOS-GARCIA, Antonio Villacorta - **D. Sebastião, Rei de Portugal**, pp. 143-145.

²¹ CRUZ, Maria Augusta Lima - **D. Sebastião**, pp. 235 e seguintes.

²² Biblioteca da Ajuda (BA), 49-XI-77, fl. 130v.

²³ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º2, fl. 124v.

Segundo a versão de Caligari, a tensão ligava-se ainda ao que era considerado conhecimento secreto. No entanto, é provável que Caligari se estivesse a referir a Luís Jorge Barbuda que se sabe teve ordem de detenção de D. Sebastião na fronteira de Olivença por se ter descoberto que tencionava fugir para Castela na comitiva de Borja com segredos cartográficos portugueses²⁴. O episódio é relevante, não só por documentar que o conhecido Tratado de Saragoça de 1529 nunca encerrou verdadeiramente a disputa, mas primordialmente por demonstrar que a divergência luso-castelhana na Ásia Oriental continuava a ser comentada para Roma e para a Europa. Neste caso específico, Caligari enviou esta informação pois estaria bem consciente do anterior papel mediador que o Papado tivera em situações semelhantes entre Portugal e Castela (de que o exemplo clássico é o Tratado de Tordesilhas de 1494), mas também para que em Roma assegurasse que a disputa luso-castelhana na Ásia não afectaria a necessária colaboração das duas coroas ibéricas na guerra contra o “infel” otomano no Mediterrâneo, particularmente num momento em que o Papa Gregório XIII procurava reavivar a Santa Liga²⁵.

Porém, a versão de Caligari adiciona ainda um dado fundamental: a de que o referido cartógrafo era discípulo de um dos grandes matemáticos do rei de Portugal. Parece inverosímil que este matemático fosse o cosmógrafo-mor Pedro Nunes (1502-1578), cuja reputação europeia naqueles anos era tal que certamente teria justificado uma especial menção por parte do sempre atento colector Caligari. É assim muito difícil perceber a que matemático se referia Caligari. No entanto, é importante destacar que numa das primeiras cartas redigidas a partir de Lisboa, em Julho de 1570, Borja já deixava claro o seu interesse em aprender ciência náutica, pois todos os dias dedicava parte do seu tempo a tal aprendizagem²⁶. Aquilo que a missiva de Caligari revela é assim que no seu processo de aprendizagem, Borja terá optado por contratar um dos discípulos de um dos matemáticos do rei de Portugal. Considerando que um dos pontos fundamentais da instrução inicial de Filipe II a Borja em Dezembro de 1569, era a questão da disputa luso-castelhana nas Molucas²⁷, a decisão e actuação de Borja em Lisboa estava plenamente sintonizada com os desejos do seu soberano.

O interesse de Caligari pela disputa luso-castelhana na Ásia Oriental permaneceu na agenda do colector apostólico em Portugal. Sempre bem informado dos últimos rumores nas cortes lusa e castelhana, a 22 de Janeiro de 1576, Caligari comentava que apesar de toda a tensão e dos direitos que alegava ter, se duvidava que Filipe II ordenasse uma ocupação castelhana

²⁴ Sobre o episódio vejam-se: PORTUONDO, María M.- **Secret Science. Spanish Cosmography and the New World**, p. 262; CORTESÃO, Armando - **Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI. Contribuição para um estudo completo**, pp. 278-280; DESWARTE-ROSA, Sylvie - “De l’emblematique à l’espionnage: autor de D. Juan de Borja, ambassadeur espagnol au Portugal” in *As Relações artísticas entre Portugal e Espanha na época dos Descobrimentos*, pp. 147-183.

²⁵ PASTOR, Ludwig Freiherr Von - **The History of the Popes from the close of the Middle Ages drawn from the Secret Archives of the Vatican and other original sources**, pp. 323-375.

²⁶ Archivo General de Simancas (AGS), *Secretaria de Estado*, Legajo 387, docs. 16 e 24.

²⁷ AGS, *Secretaria de Estado*, Legajo 386, último documento do legajo.

efectiva das Molucas e China.²⁸ Neste contexto, e possivelmente já tendo recebido algumas informações sobre o Estado da Índia semelhantes às que reportaria nos meses seguintes, Caligari mencionava para Roma o contexto da nomeação do novo vice-rei da Índia D. Diogo de Sousa. O episódio é também mencionado, precisamente em Janeiro de 1576²⁹, na correspondência de Álvaro de Veancos, o representante filipino em Portugal até à chegada, meses depois, do embaixador D. Juan de Silva. Apesar destas menções a D. Diogo de Sousa como vice-rei da Índia, nunca ficou esclarecida a razão da sua não efectivação naquele cargo. A missiva de Caligari de 20 de Fevereiro de 1576 aduz novos dados a esta equação.

Segundo o colector, D. Diogo de Sousa tinha sido escolhido para ser o próximo vice-rei da Índia. No entanto, Sousa declinara o cargo alegando a distância da Índia e que era um caminho novo para ele, argumento com que D. Pedro Mascarenhas também tentara, sem sucesso, escapar à nomeação vice-real em 1554³⁰. No caso de Sousa, desconhece-se a razão de ter sido aceite tal argumento. Caligari apenas refere que para o substituir foi indigitado Rui Lourenço de Távora (a quem chama Rui Pirez de Távora). Em seguida menciona que Távora tinha a avançada idade de 70 anos, mas que era “molto sperimentato nelle guerre d’India”. Certamente que devido a este factor, quando conjugado com a anterior recusa de Sousa, foi-lhe atribuída a elevada soma de 13 mil ducados para pagar todas as suas dívidas, bem como uma comenda no valor de 1000 ducados que fora atribuída ao seu filho. A indigitação de Távora causara alguma estranheza porque não era segredo na corte portuguesa que fora afastado durante a regência do cardeal D. Henrique. Apesar deste facto, Caligari justifica a nomeação com o afastamento da esfera do poder de Martim Gonçalves da Câmara (o qual identifica noutras missivas como criatura do cardeal D. Henrique, apesar de também mencionar a sua “rebelião” face a este) e com o retorno de Pedro de Alcáçova Carneiro, identificado por Caligari como anterior secretário de D. João III e confidente da “rainha-velha” (D. Catarina)³¹. Desta forma, a missiva de Caligari documenta como os jogos de poder na corte lusa podiam determinar a nomeação de um vice-rei da Índia ou, no seu oposto, decidir também a sua deposição, como antes sucedera com uma das versões dos cronistas sebásticos sobre a deposição do vice-rei D. António de Noronha (1571-1573) em 1573³².

Nesta sequência, de forma natural, Caligari informou Roma da partida do novo vice-rei da Índia, em missiva de 8 de Março de 1576 assinada de Lisboa. Na carta, Caligari afirmou que Rui Lourenço de Távora partiu numa armada de quatro navios. Mas mais relevante que esta afirmação é a de que D. Sebastião viera de Almeirim para Belém de propósito para assistir à partida de uma outra armada de dois navios com destino a Malaca.

²⁸ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº2, fl. 317v.

²⁹ AGS, *Secretaria de Estado*, Legajo 393, doc. 9.

³⁰ Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno - **D. Afonso de Noronha, vice-rei da Índia: Perspectivas políticas do Reino e do Império em meados de Quinhentos**, pp. 141-142.

³¹ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº2, fl. 320r.

³² Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno - **Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577**, pp. 95-97.

Apesar de Caligari não mencionar o nome do capitão desta armada, é bem conhecido que se trata de Matias de Albuquerque, o então futuro vice-rei da Índia (1591-1597)³³. Neste ponto, a missiva de Caligari é importante por associar a partida das duas armadas no âmbito da política de D. Sebastião para o Estado da Índia. Segundo Caligari, o monarca decidira enviar Albuquerque para Malaca na tentativa de recriar o governo separado de Malaca (alegando Caligari a Roma que tal se justificava plenamente porque Goa era muito distante de Malaca) e sobretudo por se suspeitar que os lusos tinham intenção de guerrear na zona contra os castelhanos. Assim, os navios de Albuquerque levavam “soldati, et munizioni per vivere, et per guerra” e por esta razão, “dicono che i Castigliani vanno a quelle medesime parti con grossa Armata, et Portoghesi sono molto zelosi di quelle conquiste”³⁴.

Uma vez mais Caligari reportava para Roma a tensão luso-castelhana na Ásia em tom de preocupação pelas suas possíveis consequências na Europa, em particular na degeneração em guerra aberta entre as duas coroas que limitaria a sua cooperação na agenda do Papa Gregório XIII fortemente marcada pela tentativa de fazer ressuscitar o apelo à cruzada contra o inimigo otomano. Esta missiva documenta ainda como Caligari estava muito bem informado dos rumores e opiniões que então circulavam na corte portuguesa acerca de uma possível declaração de guerra de D. Sebastião a Filipe II³⁵. Afigura-se provável que tenham sido esses rumores (nunca concretizados) que tenham justificado o envio destas informações para Roma.

Um mês antes desta missiva, Caligari não deixara também de noticiar para Roma factos relacionados com D. Luís de Ataíde, o qual viria a ser indigitado vice-rei da Índia na sequência do falecimento do vice-rei Rui Lourenço de Távora, ocorrido em Moçambique em 1576 e cuja notícia apenas chegou a Lisboa já entrado o ano de 1577. O colector prestou particular atenção à figura de Ataíde como se verá pelas abundantes referências que lhe faz. O seu interesse em Ataíde parece estar motivado pelo facto de ter sido indigitado vice-rei da Índia em 1577, mas encontra ainda explicação nas negociações anos antes deste com Roma, com auxílio de Filipe II, para a obtenção de uma dispensa papal para o seu terceiro enlace³⁶. Estes factos cativaram a atenção do irrequieto colector Caligari em cujas missivas se denota uma irresistível tentação de relatar (e, em muitas ocasiões mesmo, tomar posição) sobre os acontecimentos vividos na corte portuguesa.

Assim, em missiva de 19 de Fevereiro de 1576, o colector comunicava a Roma como D. Sebastião decidira nomear quatro figuras para um conselho de guerra mais restrito que o devia aconselhar. Apesar de não o mencionar explicitamente, Caligari reportava-se aos planos de guerra de D. Sebastião para uma jornada a Marrocos. Explicitava em seguida que todos

³³ Cf. “Vida e acções de Mathias de Albuquerque cappitão e Viso-Rey do Estado da Índia. Primeira e segunda parte em que se contam todas as suas acções, e as dos insígnies feitos que se obraram na memorável tomada do Morro de Chaul. Tresladado no anno de 1749”, *Mare Liberum*, 15, 1998, pp. 171-172. Ainda sobre o tema da rivalidade luso-castelhana na Ásia veja-se: PINTO, Paulo - **No extremo da redonda esfera: relações luso-castelhanas na Ásia, 1565-1640 - um ensaio sobre os impérios ibéricos**.

³⁴ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º 2, fl. 321r.

³⁵ BA, 50-IV-32, fl. 519.

³⁶ Sobre o tema: VILA-SANTA, Nuno, *Entre...*, pp. 206-207.

os escolhidos do monarca português eram peritos da arte da guerra e muito experimentados nela. As figuras eleitas para tal conselho foram “Don Luigi de Taide, col quale dispenso N.S” (indicação que sugere que Caligari estaria a par das negociações de Ataíde em Roma), D. João de Mascarenhas, Francisco de Sá de Meneses e Pedro de Alcáçova Carneiro. Sobre Meneses e Carneiro, anotava que ambos tinham sido afastados durante a regência do cardeal D. Henrique. Por fim, afirmava ainda sobre todos eles que eram poucos amados dos Jesuítas por ofensas particulares que cada um lhes fizera.³⁷ No caso de Ataíde, a observação não poderia ser mais certa, como noutra local se demonstrou relativamente aos seus governos da Índia.³⁸

A partir de finais de 1576 quando começaram a chegar a Lisboa notícias preocupantes sobre a situação do Estado da Índia, Caligari não hesitou em reportá-las por inteiro a Roma. A 17 de Outubro, perante as primeiras novas de 500 mortos (num total de 700 embarcados em Goa) num dos navios da Carreira da Índia que regressara a Lisboa, Caligari noticiava, em tom de preocupação, que ainda não havia confirmação “Se si tegna Malaca, o no non si parla, il che si ha per segno non buono, il che Dio cessi”³⁹. Já a 31 de Outubro noticiava com incontido alívio que chegara a nova que Malaca ainda era portuguesa⁴⁰. Ainda assim aquilo que parecia uma boa nova para Caligari, rapidamente se transformou em pesadelo quando o colector remeteu para Roma um longo informe de um milanês acabado de chegar a Lisboa com notícias do Estado da Índia. O relato, apesar de extenso, é totalmente inédito, razão pela qual se optou pela sua publicação completa:

“Horatio da Milano rimase captivo de’ Turchi nella espugnazione di Famagosta l’anno 1570 et di là fu menato a Constantinopoli, dove passando da un padrone all’altro, finalmente per essere giovanetto di buon garbo pervienne alle mani di Mustafà Bassà, per ordine del quale sendo straordinariamente angariato, et battuto, per sforzarlo a farsi turco, come disperato si fuggì verso la Persia, et capitando per terra in Ormuz, di là per mare passò a Goa in India, di dove è ritornato a Lisbona con l’ultima nave, che arrivò alli 21 di passato, esaminato diligentemente sopra molti particolari, riferisce tra l’altre alcune cose, che mi paiono degne, che V.S. Ill.ma intenda. [...] [464v] Altrettanta et maggiore charità et benignità confessa havere ricevuto dall’Arcivescovo di Goa, il quale dice essere un’uomo vecchio di santissima vita, et operazioni, et di grandissimo esempio a tutta l’India. Non parla così delli Gesuiti di Goa, anzi riferisce che tra loro sono quattro o sei italiani aspramente trattati, et tutti in genere mal voluti per conto di avarizia. §. Per il contrario, riferisce cose inaudite della avarizia del Viceré vecchio d’India, chiamato Antonio Monis Barreto, il quale non solo defrauda li propri soldati portoghesi del soldo, che la Maestà del Re assegna loro, ma li tratta tanto male et trascura tanto le cose pubbliche, solo inteso al proprio interesse che molti

³⁷ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º2, fl. 330r.

³⁸ Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno, *Entre...*, pp. 183-185 e 252.

³⁹ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º2, fl. 453r.

⁴⁰ *Idem*, fl. 460v.

portoghesi si vanno a far mori per disperati, et molti più, o per necessita, o per elezione si tornano giudei, et passano al Regno di Cambia, non longe da Goa, dove ne sono infiniti, di maniera tale che è stato necessario prohibire con pubblica authorità a Portoghesi il commercio con quelli di Cambaia. Et che l'Arcivescovo di Goa fa abrusciare grande numero di questi christiani novi, che giudaizzano, et tra il mal governo del vicerè, et delli altri nobili portoghesi, che hanno amministrazione, et tra la moltitudine di questi christiani novi, et l'ardire et la ferocia che hanno pigliati quei popoli finitimi, chiamati Malavari, se la Maestà del Re non provvede con presti, et gagliardi rimedi, si può dar l'India tutta per perduta tanto più che alla partita sua, che fu di marzo 1576 era pubblica voce in Goa, che dallo stretto di Meca fossero partite 24 galere turchesche per danneggiare portoghesi per mare, et per terra. Et che l'Arcivescovo di Goa era partito sopra un galeone per visitare Ormus, et intendendo questo si è ritornato adietro. §. Dice di più che Malaca fu assediata da quelli re gentili, et mori che habitano l'Isola di Zamattrra al suo riconto, del mese di marzo 1575, et che da quell'hora in poi non se ne è [465r] mai intesa nova niuna in Goa, né per mare, né per terra: et che è tanta la strettezza et dapocaggine del vicerè, che udito l'assedio non gli ha mandato mai per soccorso altro che una galera con due fuste, et che fra tutti tre questi vascelli, non levavano 70 o 80 huomini da combattere delli quali parimente non si è mai sentito novella nessuna, né per via di mare né per via di terra. Et in Goa dice essersi trattenuta una nave 45 giorni dopo la partita delle altre, per aspettare le navi, et novella di Malaca, ma che non essendo mai giunte, la nave si è partita, si può dire, senza carica et quasi anco senza gente, perché non aveva il terzo del carico, che li era necessario. Che in Goa si sforzavano di darsi a credere che Malaca non fosse perduta, ma che havevano per malissimo indizio lo stare tanto tempo senza sentirne nova: Afferma parimente, che se Malaca serà perduta, serà anco perduto insieme le Maluche, la China, il Giapan, et tutto quel commercio orientale che non solo il Re Idelcano, ma il Re di Cocchin fanno dimande tanto esorbitanti al Re di Portogallo che si può credere che sono pigliate più per pretesto di rompere la guerra, che perché sperino che li siano concesse⁴¹.

Reportando-se a um período da história do Estado da Índia para o qual as fontes disponíveis são tão exíguas, este relato é particularmente importante por se tratar de uma fonte coeva que transmite informações novas até agora desconhecidas e não mencionadas noutras fontes da época. Em primeiro lugar, importa reflectir sobre o elogio feito ao arcebispo de Goa, D. Gaspar de Leão Pereira. Relembre-se que Pereira resignara do arcebispado anos antes devido a polémicas com os Jesuítas, mas que fora forçado a reassumir o arcebispado em 1571 perante a morte de D. Jorge Temudo⁴². Na sequência deste facto, alegando débil saúde, pediu

⁴¹ *Idem*, fl. 464r-465r.

⁴² Para a biografia dos anos iniciais de D. Gaspar vejamos: VENTURA, Ricardo - **D. Gaspar de Leão e o Desengano de Perdidos: estudo histórico-cultural**; FARIA, Patrícia Souza de - **Reforma e Profecia: a acção do arcebispo de Goa e místico D. Gaspar de Leão**, pp. 145-167; XAVIER, Ângela Barreto - **"Gaspar de Leão e a recepção do Concílio de Trento no Estado da Índia"** in **O Concílio de Trento em Portugal e nas suas conquistas: Olhares novos**, pp. 133-156.

a D. Sebastião escusa do cargo, mas o monarca recusou-a de forma contundente em 1572⁴³. Exceptuando o Concílio Provincial de Goa de 1575, a acção de D. Gaspar desde 1572 à frente do arcebispado é pouco conhecida e o pouco que se conhece deriva das referências a ele feitas pelas fontes jesuítas. Nesta fase final da sua vida, estas fontes retratam-no como colaborador dos intentos jesuítas, mas denotam alguma perda de autoridade decorrente dos episódios anteriores em que D. Gaspar estivera envolvido quer na esfera política (deposição do vice-rei D. António de Noronha em 1573 ordenada por D. Sebastião) quer eclesiástica⁴⁴. Neste sentido, o elogio à sua conduta e crítica aos Jesuítas não deixa de ser dissonante para o que se conhece do período.

Mas mais relevante que este facto é a afirmação da iniciativa política de D. Gaspar de, em 1576, tencionar embarcar-se para Ormuz na sequência das novas chegadas a Goa de uma armada otomana que poderia atacar Ormuz. Esta referência encontra-se ausente de outras fontes e demonstra como D. Gaspar, ainda que a poucos meses de falecer, decidiu utilizar a autoridade que o seu cargo de arcebispo de Goa lhe conferia para tentar forçar António Moniz Barreto (1573-1577), então governador da Índia, a conferir uma resposta àquela importante ameaça. O relato de Caligari deixa ainda subentendido que D. Gaspar o fizera também em plena reacção à ausência de socorros enviados para Malaca⁴⁵, e sobretudo à política geral daquele governador que estava a contribuir para um aumento alarmante do número de portugueses que se convertiam ao Islão ou ao Judaísmo como tentativa de fuga. Ao fazê-lo, D. Gaspar cumpria plenamente as directivas anteriores emanadas por D. Sebastião relativas ao embarque de judeus e cristãos-novos para o Reino. No entanto, a sua iniciativa política de ir a Ormuz, demonstra que estava disposto a sair da esfera estritamente eclesiástica do seu cargo, para defrontar o governador na arena política. O facto de ter falecido pouco tempo antes de se ter colocado a questão, decidida pelo visitador jesuíta Alessandro Valignano, da abertura das sucessões da Índia aquando da morte do vice-rei Rui Lourenço de Távora em 1576, não permite esclarecer se teria votado favoravelmente o afastamento de Moniz Barreto. Ainda assim, a menção de Caligari poderá sugerir que D. Gaspar seria favorável a tal intento.

Por fim, a pública voz que circulava em Goa de que a Índia estaria perdida se D. Sebastião não provesse remédio rapidamente, é confirmada plenamente por diversas outras fontes. O mesmo se pode dizer de todo o relato apresentado por Caligari relativo ao cerco de Malaca pelas forças achéns de 1575 com os consequentes riscos para o comércio português na China, Japão e Molucas. De igual forma, a menção que o sultão de Bijapur e o Samorim

⁴³ Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno, PINTO, Pedro - **Um Império e um monarca em “reforma”? D. Sebastião e o Estado da Índia em 1572: um código desconhecido na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (índice e transcrições seleccionadas)**, p. 160.

⁴⁴ Um bom exemplo são as referências feitas pelo visitador jesuíta da Ásia Alessandro Valignano sobre D. Gaspar. Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno - **Política ou missão? Alessandro Valignano e as controvérsias da primeira visita da Índia (1573-1580)**, pp. 37-38.

⁴⁵ Sobre a problemática dos assédios a Malaca no período 1573-75 veja-se: PINTO, Paulo - **Portugueses e Malaio. Malaca e os sultanatos de Johor e Achém 1575-1619**, pp. 99-102.

de Calicute (e não o rajá de Cochim conforme mencionado no relato de Caligari) já faziam preparativos ou praticavam insolências que pressagiavam a guerra, é absolutamente certa. Estas foram, aliás, algumas das principais razões que levaram à indigitação, por parte de D. Sebastião, do vice-rei D. Luís de Ataíde, em 1577⁴⁶.

A situação calamitosa que Caligari reportara para Roma não poderia deixar de preocupar o Papa Gregório XIII que por esta via ficava informado das ameaças que assolavam a Cristandade no Estado da Índia. Não admira, assim, que o colector de Sua Santidade tenha continuado a reportar todas as informações relacionadas com a Ásia Portuguesa. Assim, a 10 de Março e a 2 de Abril de 1577, em missivas ao cardeal de Como, Caligari relatava com alívio que finalmente os quatro navios que seguiam naquele ano para a Índia tinham conseguido partir com sucesso, após todos os infortúnios iniciais⁴⁷. A preocupação de Caligari com os assuntos da Índia, que como o próprio reportara não iam no bom caminho, justificam em pleno o seu acompanhamento e comentários em torno da nomeação do vice-rei D. Luís de Ataíde. Assim a 14 de Agosto de 1577 remetia para Roma, o seguinte informe: “Don Luigi de Taide, che fu altre volte vicerè d’India, et si portò valorosamente nell’assedio, ch’ebbe intorno a Goa de’ Mori, è stato fatto dalla Maestà del Re Conte della Attoghia sua villa, dignità già più tempo desiderata, et meritata da lui, et diputato novamente Vicerè d’India per nove anni, la quale risoluzione viene laudata universalmente, non tanto perché in un certo modo si sopisce la guerra d’Africa, nella quale il medesimo Don Luigi era diputato capitano generale, quanto che pare che questo possa essere la conservazione dell’India tutta per la grande opinione della virtù, che si ha di questo signore”. Novamente a informação transmitida por Caligari é certa quando comparada com outras fontes da época. No entanto, o colector transmite uma informação totalmente nova e digna de reflexão: a de que D. Luís de Ataíde fora nomeado vice-rei por nove anos.

Esta informação encontra-se ausente da carta de nomeação vice-real de Ataíde, mas face ao contexto que presidiu à sua nomeação afigura-se bastante lógica. Ao entregar um mandato de nove anos a Ataíde, D. Sebastião estaria a concretizar ideias que já tivera anteriormente: em 1571, para suceder ao próprio Ataíde no seu primeiro vice-reinado da Índia, o monarca ponderara nomear D. Constantino de Bragança, anterior vice-rei da Índia entre 1558 e 1561, como vice-rei perpétuo. O projecto não avançou por oposição do mesmo⁴⁸. No entanto, em 1577, restaurado o título de conde a Ataíde, o monarca encontrava-se em condições de recuperar a sua ideia de com um mandato mais longo conseguir recuperar plenamente o Estado da Índia. Como é sabido, tal acabou por não suceder devido ao falecimento prematuro de Ataíde, em Março de 1581, em Goa. No entanto, a decisão de D. Sebastião em 1577 afectou

⁴⁶ VILA-SANTA, Nuno, *Entre...*, pp. 243-247.

⁴⁷ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº2, fls. 205r e 228v.

⁴⁸ Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno - *A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e de D. Henrique: política ou políticas?*, pp. 58-59.

duradouramente as políticas da Coroa para o Estado da Índia. Anos mais tarde, D. Filipe I (r. 1581-1598) ponderou seguir política semelhante com o vice-rei D. Duarte de Meneses (1584-1588). Em 1587, ao recusar-lhe explicitamente o seu pedido de regresso antecipado ao Reino⁴⁹, e atendendo ao contexto de nomeação de Meneses, em 1584, a quem o monarca esteve disposto a restaurar o título de conde de Tarouca (algo que o fidalgo recusou), D. Filipe I provavelmente pensara como D. Sebastião em 1577: nomear um vice-rei para um período mais longo de forma a conseguir “reformatar” a Índia. Porém, também com Meneses o plano saiu gorado pela sua morte prematura em Goa em Abril de 1588. Desta forma, D. Filipe I só encontrou condições de finalmente concretizar uma nomeação mais longa quando em 1591 nomeou Matias de Albuquerque como vice-rei para seis anos. Neste processo, fica evidente o peso das intenções sebastísticas cronologicamente anteriores, deixadas entrever por esta missiva de Caligari.

O colector permaneceu atento aos assuntos da Índia mesmo sabendo que a sua missão estava prestes a terminar perante a chegada do novo colector Roberto Fontana. A 27 de Agosto de 1577, noticiava com incontida felicidade que tinham chegado a Lisboa quatro navios da Carreira da Índia e anotava ao mesmo tempo que D. Luís de Ataíde se encontrava numa azáfama de preparativos para conseguir zarpar para a Índia logo em Setembro. Tal justificava-se plenamente pelos exigentes calendários da navegação na Carreira da Índia dos quais Ataíde e o próprio Caligari estavam bem cientes⁵⁰. Por esta razão, num relato não datado mas ainda antes da partida de Ataíde, Caligari não deixara de informar Roma de que: “Le cose d’India vanno malissimo, sono perdute le Malucche, onde venivano li garofoli et di lì quali pendeva lite fra Spagna et Portogallo, et quattro altre fortezze sono state prese dal’Idalcano, il quale confederato con li Re vicini a danno di questo Re, non ha voluto accettare li suoi presenti, et si crede che habbia già messo lo assedio intorno a Goa, restando molto sdegnato delli mali trattamenti fatti l’anno passato al suo ambasciatore che fu trattato da cane, et per questo il Vicerè Don Luigi parte per tempo straordinario, et con ordini, si dice, di prendere, et far morire il Vicerè vecchio, il quale si è portato tanto male, che sa che è in disgrazia di Sua Maestà, et si pensa che egli prevenirà col farsi moro, o fuggirsi nelli paesi del Turco”⁵¹.

O relato de Caligari é de novo relevante por documentar a suspeita já existente de outras fontes portuguesas: a de que a nomeação de D. Luís de Ataíde e dos poderes que lhe foram conferidos em 1577 decorria, entre outros motivos, de uma reacção “emocional” de D. Sebastião quando este se apercebeu como o governador António Moniz Barreto o tinha enganado e minado a sua autoridade na Ásia. Por essa razão, a Ataíde foi ordenado que prendesse Moniz Barreto e quando este chegasse a Lisboa deveria ser executado pelo rei. Tal

⁴⁹ Carta de D. Filipe I ao vice-rei D. Duarte de Meneses, 3.III.1587 – Arquivo Nacional Torre Tombo (ANTT), *Corpo Cronológico (CC)* I-112-19.

⁵⁰ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº2, fls. 292r-292v.

⁵¹ *Idem*, fls. 293v.-294r.

acabou por não suceder pelo falecimento de D. Sebastião em Alcácer-Quibir, mas é sabido que Moniz Barreto esteve preso por ordem do cardeal-rei⁵². Por esta razão, não é de descartar por completo que Moniz Barreto soubesse que corria tal risco e que, como Caligari comentava, ponderasse fugir para o Império Otomano. Factor novo que Caligari relatava eram os rumores de que o sultão de Bijapur, desagradado pelo tratamento dado ao seu embaixador pela corte de D. Sebastião, já preparava nova coligação para cercar as posições portuguesas. O vaticínio de Caligari revelou-se, neste ponto, errado pois tal não sucedeu nos anos seguintes. Mais certa foi a sua informação relativa à perda da fortaleza portuguesa em Ternate, ocorrida em 1575⁵³, mas cuja notícia tardou a chegar a Lisboa condicionada pelos tempos de navegação no Pacífico, Índico e Atlântico.

1.2. Informações remetidas pelo colector Roberto Fontana (1577-1579)

A atenção aos assuntos do Estado da Índia foi plenamente mantida pelo sucessor de Caligari. Chegado a Lisboa em Setembro de 1577, o novo colector apostólico não tardou a manter informada a Cúria Romana acerca dos novos desenvolvimentos na geograficamente distante mas sempre próxima (para o interesse do Papado) Ásia Portuguesa. Assim, em missiva de 9 de Outubro de 1577, Fontana confirmava informações anteriormente enviadas por Caligari. D. Luís de Ataíde, o novo vice-rei da Índia nomeado por D. Sebastião, era grande capitão e de tal forma afamado que o rei para o honrar decidira restaurar-lhe o título de conde de Atouguia. Fontana realçava ainda a satisfação geral em Portugal por se cometer a resolução dos desafios do Estado da Índia a figura tão preparada e adequada para o cargo⁵⁴. Dias depois, a 28 de Outubro, Fontana anotava que Ataíde partira para a Índia com vários navios e homens, esperando-se que pudesse a esta chegar sem percalços. Realçava ainda que pouco antes da partida, D. Sebastião decidira conceder-lhe poderes extraordinários no domínio da guerra e outorgar-lhe “poderes antigos” concedidos excepcionalmente a outros vice-reis da Índia⁵⁵.

A afirmação de Fontana é relevante porquanto apesar de se desconhecer o regimento outorgado pelo monarca a Ataíde em 1577, confirma que este partiu com poderes excepcionais para defrontar os desafios do Estado da Índia⁵⁶. Considerando o interesse da Cúria Romana sobre os assuntos da Ásia Portuguesa, já a 3 de Setembro de 1578, Fontana relembra que Ataíde tinha partido para a Índia há cerca de um ano e que em Março de 1578 a armada da Índia fora composta por três navios e vários homens destinados a reforçar os meios de actuação do vice-rei da Índia⁵⁷. Desta forma, mesmo com Ataíde distante, Fontana

⁵² Sobre o tema veja-se: Nuno Vila-Santa - **Revisitando...**, pp. 103-105.

⁵³ Sobre o tema veja-se: LOBATO - **Manuel, Política e comércio dos Portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**, pp. 115-121.

⁵⁴ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº1, fls. 39-40.

⁵⁵ *Idem*, fls. 42-43.

⁵⁶ Sobre o tema: VILA-SANTA, Nuno - **Entre...**, p. 239.

⁵⁷ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº1, fls. 205-207.

manteve particular atenção à sua actuação governativa, facto aliás bem atestado noutros documentos do período da sua colectoria em Portugal.

A principal motivação de Fontana para reportar tais informes para Roma prendia-se com a evolução do cenário asiático, a sua incidência nos assuntos da Cristandade asiática, mas também a delicada situação vivida em Portugal após o desastre de Alcácer-Quibir. Sendo este tema fundamental das missivas de Fontana, o colector não deixou de ponderar os efeitos que a situação do Reino poderia ter no Estado da Índia. Assim, a 8 de Novembro de 1578 e após relatar uma audiência com o cardeal-rei, Fontana notava que tinha acabado de chegar à corte portuguesa um enviado de Dharmappla (1552-1580), soberano de Kotte em Ceilão. De imediato, Fontana procurou informar-se do conteúdo da sua missão, mas à data da missiva não sabia mais do que uma informação que este trouxera. Um soberano indiano vizinho do Estado da Índia e de grande poder fora derrotado militarmente pelos Portugueses. Fontana não identifica este soberano, mas não hesitava em atribuir a sua derrota às previsões astrológicas anteriores relativas ao famoso cometa do ano de 1578⁵⁸.

No entanto, aquilo que Fontana não descortinou nesta missiva, rapidamente se tornou evidente quando este se procurou informar melhor. Apesar de não se saber quem eram os seus informadores, o colector quis apurar qual o soberano indiano que fora derrotado. Não terá, assim, demorado muito a tempo a descobrir que tal referência dizia respeito ao falhado cerco de Goa pelo sultão Ali Adil Shah de Bijapur, derrotado pelo recém-chegado vice-rei D. Luís de Ataíde precisamente durante o ano de 1578. Fontana, apesar de não o reportar directamente a Roma, tê-lo-á concluído certamente porque coligiu um interessante informe sobre aquele soberano.

Trata-se de um documento em italiano sem data nem local que parece ter sido entregue a Fontana e que este remeteu para Roma. Neste documento, o sultão de Bijapur (mencionado em italiano como Idalcão por influência lusa) é mencionado como soberano poderoso da Índia que se encontrava em guerra com os Portugueses. Tendo avistado o cometa de 1578, o sultão Ali Adil Shah temeu as consequências deste na guerra que o opunha ao Estado da Índia. Procurando contornar os maus vaticínios (não mencionados no documento) que recebera, o sultão debatera com os seus conselheiros formas de evitar os seus nefastos efeitos. Entre as respostas que obteve, alguns conselheiros aconselharam sacrificar carne humana às estrelas, enquanto outros sugeriram outro tipo de sacrifícios. No entanto, houve quem interpretasse o cometa em sentido oposto. Em vez de augúrio de ruína e derrota, o cometa simbolizaria o início de um novo tempo histórico. Para o comemorar devidamente o sultão deveria construir um cometa igual ao avistado e iniciar a nova era com uma decisão simbólica: ordenar a todos os homens a circuncisão, bem como procissões e variadas preces ao cometa como se de um Deus se tratasse⁵⁹. O documento não esclarece qual a decisão tomada pelo sultão. É, no

⁵⁸ *Idem*, fl. 253.

⁵⁹ *Idem*, fl. 255.

entanto, sabido que fruto do fracassado cerco a Goa de 1578, o sultão assinou a paz com o vice-rei D. Luís de Ataíde em 1579. Meses depois, já em 1580, o sultão foi assassinado por um eunuco⁶⁰. É, assim, provável que a interpretação do cometa com tónica negativa tenha sido dominante na corte do sultão de Bijapur.

Apesar do tom em que foi redigido o documento poder ter sido algo exagerado, não existem razões para descrever que o sultão de Bijapur tenha consultado os seus astrólogos numa situação de guerra. Deste ponto de vista, o documento é relevante por duas razões essenciais. Em primeiro lugar porque se tratou de um documento remetido por um representante do Papa em Portugal para a Cúria Romana, mesmo considerando a sensibilidade da astrologia numa época em que a vigilância inquisitorial, devida a este tipo de previsões, já se fazia sentir na Europa e em particular na Península Ibérica. O facto de Fontana ter remetido o parecer para Roma demonstra como não recebeu quaisquer consequências e sugere mesmo que a prática astrológica na Europa e na Ásia estava muito mais difundida e enraizada do que normalmente se assume. Esta mesma conclusão foi aliás realçada por Luís Campos Ribeiro na sua recente obra em que destaca a existência de uma verdadeira astrologia jesuíta, mesmo considerando as normativas de Roma sobre o tema, e onde documenta o seu ensino na famosa Aula da Esfera do Colégio de Santo Antão de Lisboa⁶¹.

As referências enviadas por Fontana encontram-se ainda ligadas ao debate coevo sobre o significado astrológico do cometa de 1577-78, de que é exemplo a obra do teólogo espanhol doutor Josepe Micon que refuta, em Janeiro de 1578, os maus augúrios que o astrólogo do rei de França fizera sobre os efeitos do cometa na família de Filipe II e com extensões não mencionadas a Portugal⁶². Aliás, a correspondência de Fontana exemplifica-o assaz bem quando, a propósito da doença que vitimou a rainha D. Catarina em inícios de 1578, Fontana remeteu para Roma novas sobre o agravamento do seu estado de saúde. Afirmava Fontana que poucos tinham esperança da sua recuperação dados os seus 70 anos, mas o colector ainda tinha esperança que o reaparecimento do cometa em inícios de 1578 significasse que a rainha viria a recuperar. Infelizmente tal não sucedeu e Fontana não deixou de homenagear a monarca descrevendo em pormenor as cerimónias de exéquias da rainha⁶³. Desta forma, estas duas referências na correspondência de Fontana comprovam a prática astrológica na própria corte portuguesa em torno de figuras da família real, ainda que tal fosse olhado com crescente suspeita por Roma e sobretudo pela Inquisição Portuguesa. Tais referências não podem ser

⁶⁰ Sobre o tema: VILA-SANTA, Nuno, *Entre...*, pp. 253-255.

⁶¹ RIBEIRO, Luís Campos - **Jesuit Astrology. Prognostication and Science in Early Modern Culture**, pp. 22-42 and 254-352. Para mais detalhes sobre as proibições emanadas pela Cúria Romana veja-se ainda: RIBEIRO, Luís Campos, "The bounded heavens: defining the limits of astrological practice in the Iberian indices", *Annals of Science*, 77-1, 2020, pp. 52-54.

⁶² MICON, Josepe - **Diario y juicio del grande cometa que nuevamente nos ha aparecido hazia Occidente a las cinco y media hora de la tarde a los 8 dias de Noviembre, año de 1577**, cap. 49. Realce-se que esta obra foi dedicada a Filipe II de Espanha e publicada em Janeiro de 1578, isto é, antes do desastre de Alcácer-Quibir.

⁶³ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº1, fls. 58-59 e 63.

desligadas de todo o debate europeu em torno do significado dos cometas de 1577-78. Mas o documento remetido por Fontana demonstra como também aquele acontecimento podia ter repercussões no Índico, onde as suas implicações foram debatidas e seriamente consideradas na corte do sultão de Bijapur.

Fontana foi também particularmente diligente em informar-se devidamente dos motivos que Dharmapalla, soberano cristão de Kotte, poderia ter para remeter um enviado seu para Lisboa, como indica um outro documento que remeteu para Roma. Trata-se de uma tradução italiana de um original português com data de 26 de Janeiro de 1574 e assinado de Colombo. Apesar de o documento não ter título oficial, a tradução sugere tratar-se da missiva oficial de Dharmapalla a D. Sebastião, uma vez que o documento se inicia com a titulação D. João (D. Giovanni em italiano) Pareia Pandar como soberano de Ceilão. Na carta, Dharmapalla narra a história do seu reino, em particular na sequência da expedição à ilha do vice-rei D. Afonso de Noronha (1550-1554) em 1551, e do seu baptismo. Solicita em seguida 2000 a 3000 homens ao rei de Portugal para unificar a ilha sob a sua égide cristã e derrotar o seu inimigo islâmico, Mayadunne de Sitawaka (r. 1520-1580), que impedia a dilatação do cristianismo. Em seguida, revelava que pretendia deslocar-se a Lisboa pessoalmente para apresentar este pedido a D. Sebastião, mas que o governador António Moniz Barreto se recusara a fornecer-lhe embarcação para tal⁶⁴. Estas novas foram de molde a motivar intervenções de Fontana sobre o caso, possivelmente sob ordens que lhe foram remetidas de Roma. No entanto, não foram encontradas tais possíveis ordens nas respostas-instruções redigidas pelo cardeal de Como a Fontana⁶⁵.

Assim, a 10 de Outubro de 1578, juntamente com aquela missiva, o colector apostólico informava Roma da justeza das pretensões do rei Dharmapalla e que por essa razão o recomendara particularmente ao vice-rei D. Luís de Ataíde antes de este partir. Ataíde prometera a Fontana favorecer o soberano de Kotte, apesar de no seu segundo vice-reinado da Índia não ter encontrado condições plenas para o fazer⁶⁶. Fontana falara ainda com o cardeal-rei sobre o tema. Este prometera-lhe enviar ordens favoráveis quando em Janeiro do ano seguinte comesse a tratar do envio da armada da Índia⁶⁷. Efectivamente, Fontana mais do que cumpriu a sua promessa. Tendo recebido bulas de Roma para favorecer o soberano de Kotte, Fontana encarregou-se pessoalmente de as fazer partir na armada da Índia de 1579 de forma que o vice-rei D. Luís de Ataíde as recebesse em conjunção com ordens papais atinentes à Pérsia e ao arcebispo arménio Mar Abraham. Para garantir a chegada a Goa de tais relevantes ordens, Fontana falara pessoalmente com Miguel de Moura, figura fundamental naqueles anos no

⁶⁴ *Idem*, fl. 258.

⁶⁵ Parte destas instruções encontra-se em AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº3.

⁶⁶ Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno - **Entre...**, pp. 262-264.

⁶⁷ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº1, fls. 264-265.

governo em Portugal⁶⁸, e com o próprio cardeal-rei. Ambos se tinham comprometido a fazer chegar tais informes ao Estado da Índia e a favorecer o soberano de Kotte, como a carta de Fontana de 26 de Março de 1579 ao cardeal de Como confirma⁶⁹.

Deste modo, em cifra ao cardeal de Como datada de 11 de Abril, Fontana noticiara a partida da armada da Índia com especial preocupação uma vez que tinha partido com ventos contrários. Fontana esperava que a viagem corresse pelo melhor até porque iam a bordo os novos bispos de Cochim, Malaca e China⁷⁰, facto que, por si só, justificava todo o interesse e preocupação da Cúria papal. A razão fundamental deste empenho de Fontana prende-se certamente com as novas que recebeu (apesar de não as ter escrito para Roma) relativas ao maior cerco montado no século XVI a Colombo, capital do reino de Kotte, entre 1578 e 1580. Tal cerco foi liderado pelo filho do soberano de Sitawaka, Rajasinha (r. 1581-1593). Como é sabido estes eventos, vieram mesmo a motivar Dharmapalla a assinar a carta de doação do seu reino à Coroa Portuguesa em 1580⁷¹. A atenção conferida ao tema pelo colector Fontana demonstra inequivocamente como o assunto era também do maior interesse de Roma, para quem a defesa de um soberano cristão como Dharmapalla estava longe de ser indiferente, particularmente quando o tema da sua sucessão e entrega do seu Reino à Coroa Portuguesa estava há muito na agenda.

1.3. Outras informações remetidas de Lisboa para Roma (1577-1597)

Na *Segretaria di Stato del Portogallo*, encontram-se ainda alguns documentos sobre o Estado da Índia de alguma forma correlacionados com os já mencionados anteriormente. A primeira é uma carta do soberano de Cochim de Janeiro de 1576 traduzida em italiano de original português não conservado. Nesta missiva, o rajá de Cochim transmitia notícias do crescimento da Cristandade no Malabar e noticiava como o arcebispo arménio Mar Abraham não pudera ir ao Concílio Provincial de Goa de 1575, convocado pelo arcebispo D. Gaspar. Ainda assim asseverava que o mesmo era grande servidor de Roma e que devia ser favorecido⁷². A questão envolvia os cristãos-novos de São Tomé e não seria a primeira vez que o rajá de Cochim escrevia ao Papa Gregório XIII. Já a 26 de Setembro de 1576, um enviado do rajá de Cochim escrevia directamente ao Papa. Tal surge patente numa carta escrita por um casado da Índia ao Papa Gregório XIII na qual este revelava que fora enviado à Europa com missivas do rajá de Cochim ao Papa para se favorecerem os cristãos de São Tomé. Assegurava

⁶⁸ Sobre o influente, mas sempre discreto secretário de estado veja-se: LOUREIRO, Francisco de Sales - **Miguel de Moura (1538-1599). Secretário de Estado e governador de Portugal.**

⁶⁹ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º 1, fls. 301-303.

⁷⁰ *Idem*, fls. 307-309.

⁷¹ Sobre este tema veja-se: BIEDERMANN, Zoltán, **A aprendizagem de Ceilão. A presença portuguesa em Sri Lanka entre estratégia talassocrática e planos de conquista territorial (1506-1598)**, dissertação de doutoramento policopiada, Lisboa, FCSH-UNL, 2005, pp. 365-371.

⁷² AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, n.º 4, fl. 490.

que o rajá de Cochim apesar de não ser baptizado, como todo o bom cristão era plenamente favorável à Cristandade malabar e tudo fazia para que esta pudesse crescer. Afirma em seguida que desembarcara em Lisboa em Agosto de 1576 já doente, o que o impedira de se deslocar logo a Roma para beijar os pés a Sua Santidade. Como ainda não se encontrava bem de saúde pedia escusa da viagem. Solicitava ainda despacho ao rajá de Cochim de forma a que ainda pudesse embarcar na armada da Índia que partiria em 1577. Por saber que o Papa o desconhecia, o documento terminava “eu sou natural português e devoto servo de Vossa Santidade”. Infelizmente a assinatura do seu autor é ilegível, impossibilitando perceber qual a sua identidade⁷³.

A resposta do Papa Gregório XIII a estes pedidos não surge neste códice nem no das instruções a Fontana⁷⁴, mas o mesmo regista a continuidade de comunicações. Assim, a 6 de Janeiro de 1579, certamente na sequência da chegada a Cochim deste enviado com as respostas papais, o rajá de Cochim escrevia ao Papa para o informar que convocara à sua presença o arcebispo Mar Abraham para o obrigar a cumprir o mandato papal de autorizar os jesuítas a visitarem os cristãos de São Tomé no Malabar.⁷⁵ Já a 18 de Janeiro de 1581, o rajá de Cochim voltava a dirigir-se ao Papa Gregório XIII para solicitar a sua intervenção directa junto do rei de Portugal. Em causa estava o privilégio mercantil que o rei D. Manuel I (1495-1521) lhe concedera de poder arrecadar a gibela no seu porto de Cochim. O governador António Moniz Barreto apropriara-se de tal privilégio contra a sua vontade. O rajá de Cochim queixara-se ao rei português que lhe respondera que se devia entender com o seu vice-rei directamente. Mas mesmo com a chegada do vice-rei D. Luís de Ataíde em Agosto de 1578, o assunto permanecia por resolver, o que motivara o rajá a solicitar a intervenção do Papa. Curiosamente o rajá menciona as dificuldades decorrentes do reinado do cardeal-rei, o que demonstra que tinha já poucas esperanças numa resolução do pleito a seu favor⁷⁶. Ainda que sem data é uma missiva do arcebispo Mar Abraham ao cardeal de Como. Esta missiva deverá ser também de 1578-80 pela anotação final de que deveria ser comunicada ao colector Alessandro Frumento, chegado a Portugal em Abril de 1579 e em funções no Reino até Junho de 1580. Nesta missiva solicita a sua confirmação no seu arcebispado, anotando a sua colaboração com o arcebispo de Goa e o bispo de Cochim. Tomando para si os protestos acima referidos do rajá de Cochim, Mar Abraham afirmava que nem o vice-rei da Índia nem o rei de Portugal os estavam a atender, pedindo que se convencesse o rei de Portugal a escrever directamente ao seu vice-rei sobre o caso⁷⁷. Desconhecia Mar Abraham as ordens que o cardeal-rei, antes de falecer, emitira a seu

⁷³ *Idem*, fl. 501.

⁷⁴ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº3.

⁷⁵ *Idem*, nº4, fl. 330.

⁷⁶ *Idem*, fls. 521-522.

⁷⁷ *Idem*, fl. 525.

favor e que remetera para a Índia durante o ano de 1579⁷⁸. Tais medidas favoráveis a Mar Abraham são de igual modo mencionadas pelo embaixador D. Cristóvão de Moura, em missivas de Novembro de 1578⁷⁹.

Ainda neste códice encontra-se uma carta assinada “bispo de Malaca” de 7 de Janeiro de 1582 ao Papa Gregório XIII na qual se pede resposta aos assuntos remetidos anteriormente e se afirma que o seu autor estivera para se embarcar para a Europa para alcançar a sua resolução definitiva dada a ausência de respostas da Cúria Romana⁸⁰. O autor era o conhecido e influente bispo D. João Ribeiro Gaio⁸¹. Esta missiva está de algum modo associada a outro códice da *Segreteria di Stato del Portogallo* intitulado genericamente como correspondência dos arcebispos no período 1590-1600. De particular interesse são três missivas de Gaio dirigidas à Cúria Romana e todas da década de 1590⁸². Também na correspondência do nuncio Monsenhor Taverna (1596-1598) se encontram referências ao influente arcebispo de Goa D. Frei Aleixo de Meneses (1595-1612)⁸³.

A correspondência deste nuncio é ainda particularmente relevante por mencionar a primeira viagem neerlandesa à Ásia chefiada pelo capitão Cornelis de Houtman (1565-1599), entre 1595 e 1597, e sobretudo por comentar os seus impactos. Em missiva assinada de Lisboa a 13 de Setembro de 1597, Taverna escrevia para Roma que: “Un'altra nova havemo di molta importanza. L'anno 1595 partirono di Fiandra tre navi, et un Patacco per la volta dell'Indie, et sono ritornati quest'anno a Fiandre, due di esse et il Patacco havendo abbruciata l'altra perché la gente era morta, hanno caricato nella Provincia di Sonda pepi, che sono i migliori di tutta l'India, garofoli, et altre droghe e speziarie. Non si sa che cammino habbino fatto, et si dubita che habbino fatto il cammino per lo stretto di Magaglianes perché nella India non ne hanno havuta alcuna notizia, et se non si trova rimedio da impedirgli la navigazione sarà di grandissimo pregiudizio al Re, et a questi Regni⁸⁴”.

Assunto aparentemente sem interesse directo para a Cúria Romana, a viagem de Houtman afigurava-se já como uma ameaça devido ao protestantismo da jovem República

⁷⁸ SOUSA, Padre Francisco de, **Oriente Conquistado a Jesus Cristo pelos Padres da Companhia de Jesus da Província de Goa**, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1978, pp. 934-935. Sobre a figura do arcebispo Mar Abraham, veja-se: **Documenta Indica**, vol. XI, Roma, Monumenta Historica Societa Iesu, 1970, docs. 5, 8, 10, 63A, 110, 114, 114A e 115.

⁷⁹ AGS, *Segreteria de Estado*, Legajo 401, doc. 28.

⁸⁰ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº4, fls. 523-524.

⁸¹ Sobre a figura veja-se: **O roteiro das cousas do Achém de D. João Ribeiro Gaio: um olhar português sobre o Norte de Samatra em finais do século XVI**, edição de Jorge M. dos Santos Alves, Pierre Yves-Manguin e Isabel Gentil, Lisboa, CNCDP, 1997; FREITAS, Eugénio de Andreia da Cunha, **D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca**, Porto, Maranus, 1943.

⁸² AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº6, fls. 7r7-v, 338r338-v. e 339r340-v.

⁸³ *Idem*, nº11, fl. 240r. Sobre a figura de Meneses veja-se: PINTO, Carla Alferes, “Traz à memória a excelência de suas obras e virtudes. D. Frei Aleixo de Meneses (1559 – 1617), mecenas e patrono”, **Anais de História de Além-Mar**, XII, 2011, pp. 153-180.

⁸⁴ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº11, fl. 197r.

Neerlandesa que poderia ameaçar as missões católicas na Insulíndia. Parece-nos que tal terá sido uma das motivações principais de Monsenhor Tavera para comentar a viagem de Houtman. Todavia, o relato do núncio de Sua Santidade acentua um outro ponto fundamental: o factor surpresa em Portugal ao receber-se a notícia da primeira viagem neerlandesa à Ásia. A despeito desta não ter passado desconhecida aos Portugueses de Malaca logo em 1596-97, o mesmo não se poderia dizer em Lisboa onde escasseavam informações. Por essa mesma razão, Tavera afirmava a dúvida existencial que atormentaria as elites portuguesas em Lisboa: teria Houtman navegado pelo Estreito de Magalhães para evitar a vigilância lusa? Ou teria mesmo ousado defrontar a rota “portuguesa” do Cabo da Boa Esperança? No segundo caso, tratava-se de um cenário de enorme preocupação para a Coroa Portuguesa. Por fim, o relato de Taverna evidencia bem como do lado português se desconhecia que Houtman navegara para a Ásia com informação náutica lusa, em particular do *Reys-gheschrift*, publicado pela primeira vez em 1595 e posteriormente em 1596 no conhecido *Itinerário* do viajante neerlandês Jan Huyghen van Linschoten (1563-1611)⁸⁵. Este último foi entregue a Houtman antes de partir e foi um dos seus principais guias na viagem para a Ásia.

O enorme impacto nos assuntos da Monarquia Hispânica, mas mais globalmente da Europa em geral, do retorno de Houtman às Províncias Unidas, motivou Monsenhor Taverna a manter-se atento a todas as informações recebidas daquela região. Bem consciente da agitação e entusiasmo que o regresso de Houtman com uma carga de especiarias causou em Amesterdão, particularmente visível na criação de diversas companhias comerciais neerlandesas apostadas no lucrativo comércio asiático, o núncio relatou ainda a partida da esquadra do capitão neerlandês Jacob van Neck (1564-1638). A 29 de Dezembro de 1597 noticiava para Roma o núncio apostólico em Portugal a boda de um dos filhos de D. António, Prior do Crato, na República Neerlandesa e a partida da esquadra de Van Neck nos seguintes termos: “Son arrivate in questo porto hieri mattina alcune barche fiamminghe con grani, per le quali alcuni mercanti, che hanno corrispondenza in Olanda, hanno ricevuto lettere con le due infra nove. \$. Prima che Don Emanuel figlio del gran D. Antonio di Portogallo al principio di questo mese sposò una sorella del Conte Maurizio di Nassau, et essendosi fatto la cerimonia all’usanza cattolica il popolo cominciò a tumultuare, ma fu subito acquetato dal suddetto conte, et parenti. \$. Secondo che erano quasi in essere 20 navigli di quelli stati per navigare alla volta dell’Indie molto ben armati havendo l’un con l’altro 200 huomini per ciascuno, et quantità grande d’artiglieria⁸⁶”.

O comentário de Monsenhor Taverna é relevante como mais um testemunho de que a guerra aberta entre a Monarquia Hispânica e a República Neerlandesa, mesmo considerando os embargos comerciais decretados por D. Filipe I em 1595, eram totalmente ineficazes devido

⁸⁵ Sobre o tema veja-se: VILA-SANTA, Nuno, “Jan Huygen van Linschoten and the Reys-gheschrift: updating Iberian Science for the Dutch expansion”, *Historical Research*, 95-265, 2021, pp. 736-757.

⁸⁶ AAV, *Segr. Stato, Portogallo*, nº11, fl. 262v.

à normalidade com que comenta a chegada a Lisboa de navios flamengos que traziam novas da jovem República. Já o enlace de D. Manuel (1568-1638), herdeiro de D. António (1531-1595), com a filha de um dos dirigentes máximos da República Neerlandesa era assunto que não poderia deixar de preocupar o Papado, porquanto significava que a causa antonista (desaparecido o seu protagonista em 1595) não hesitava uma vez mais em aliar-se ao temido inimigo protestante para enfrentar D. Filipe I. A associação com a partida da armada de Van Neck demonstra como Monsenhor Taverna receava as implicações e consequências que o enlace do herdeiro de D. António poderia ter em futuros planos neerlandeses contra o Estado da Índia. Este receio justificava-se plenamente pelas consequências que a anterior associação de D. António ao capitão florentino ao serviço de França, Filippo Strozzi (1541-1582), e depois ao corsário inglês Francis Drake (1540-1596) durante a década de 1580, tivera nos planos ultramarinos franceses e ingleses relativamente a regiões ultramarinas lusas. Importa relembrar que, tal como em 1597, a associação da causa antonista àquelas eminentes figuras nunca deixou de preocupar a Santa Sé pelo receio que tal ligação pudesse fortalecer a posição geral do hemisfério protestante face ao seu congénere católico, precisamente liderado pela Cúria Romana.

2. Conclusão

Como se demonstrou a correspondência dos representantes papais em Portugal é surpreendentemente abundante em referências à Ásia Portuguesa. Em vários casos, como se destacou, esta riqueza de informações traduz-se no conhecimento de novos factos historicamente documentados, enquanto noutros confirma relatos de outras fontes e noutros ainda permite matizar afirmações historiográficas. Foi precisamente este aspecto que se destacou na análise dos elementos aduzidos pelas correspondências dos colectores Caligari e Fontana. Já os conteúdos das cartas trocadas entre Roma e os soberanos de Ceilão, de Cochim e o arcebispo Mar Abraham, apesar de não serem conhecidas até ao momento, eram de alguma forma expectáveis dada a ligação dos assuntos nela abordados (missão e cristianismo) ao papel exercido pela Santa Sé.

Porém, a principal questão que todos os relatos, ainda que indirectos e parciais, da Ásia Portuguesa coloca é a de saber o que motivou tão diferentes personalidades, com distintas missões outorgadas por Roma, a relatar tantos pormenores da Ásia para Roma. A evidência apresentada neste artigo parece sustentar suficientemente a hipótese de trabalho (ainda carente de mais estudos sobre as instruções e missões destas figuras) de que em muitos casos os informes sobre a situação da Ásia Portuguesa seriam solicitados aos colectores/núncios do Papa antes de estes partirem de Roma e de chegarem a Lisboa. A abundância de referências é tanta que assim o sugere, sobretudo para os diversos casos em que não são claras as razões que levam representantes do Papa a comentar acontecimentos aparentemente tão distantes e menores para o interesse da Cúria Romana, como naufrágios, ataques na Carreira da Índia ou rumores de más práticas governativas no distante Estado da Índia.

Acima de tudo o que estas fontes, tal como as suas congéneres espanholas ou francesas para outros períodos, documentam é que Lisboa era uma verdadeira cidade global não apenas no prisma do exótico⁸⁷, mas também como um verdadeiro mercado de informações. Por essa razão, a ela acorriam representantes das mais distantes casas comerciais europeias ou até diferentes embaixadores cuja relação com Portugal é pouco conhecida. Fontana, por exemplo, a pretexto da crise dinástica em tempo do cardeal-rei, documenta a chegada a Lisboa de emissários de pequenos principados italianos como Urbino ou Mântua. Tal facto elucida como Lisboa e Portugal eram bem mais do que simplesmente um porto global por onde se traficavam diferentes produtos: era um local estratégico, entre o Atlântico e o Mediterrâneo, onde se podiam colectar informações sobre todo o mundo e que interessavam a diferentes agentes, independentemente das suas motivações. O que estes documentos permitem documentar é precisamente alguns aspectos ainda pouco conhecidos de uma história maior: a da sede de informação da Cúria Romana pelos assuntos portugueses. Este interesse ia bem além dos estritos assuntos religiosos ou missionários e ao que tudo indica estaria relacionado com as grandes linhas da política papal e da agenda católica europeia do momento. Porém, são necessários mais trabalhos que aprofundem estas temáticas e que os enquadrem no mundo globalizado que emergiu a partir do século XVI.

⁸⁷ Sobre o tema: **The Global City: Lisbon in the Renaissance**, edição de Annemarie Jordan Gschwend e K. J. P. Lowe, Londres, Paul Hoberton, 2015.

Bibliografia

Fontes manuscritas

Archivio Apostolico Vaticano (AAV – Roma)

Segreteria di Stato del Portogallo, nº1, 2, 4, 6 e 11.

Archivo General de Simancas (AGS – Valladolid)

Secretaria de Estado, legajos 386, 387, 393 e 401.

Biblioteca da Ajuda (BA)

50-IV-32

49-XI-77

Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT)

Corpo Cronológico (CC) I-112-19

Estudos

Arquivo Secreto do Vaticano. Expansão Portuguesa – Documentos, direcção de José Eduardo Franco, 3 vols., Lisboa, A Esfera do Caos, 2011.

BAÑOS-GARCIA, Antonio Villacorta, **D. Sebastião, Rei de Portugal**, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2006.

BIAUDET, H., **Les nonciatures apostoliques permanentes jusqu'à 1648**, Helsinki, 1910.

BIEDERMANN, Zoltán, **A aprendizagem de Ceilão. A presença portuguesa em Sri Lanka entre estratégia talassocrática e planos de conquista territorial (1506-1598)**, dissertação de doutoramento policopiada, Lisboa, FCSH-UNL, 2005.

BLET, Pierre, **Histoire de la représentation diplomatique du Saint-Siège des origines à l'aube du XIX siècle**, Città dei Vaticano, 1982.

CASTRO, Pe. José de, **D. Sebastião e D. Henrique**, Lisboa, União Gráfica, 1942.

CASTRO, Pe. José de, **O Prior do Crato**, Lisboa, União Gráfica, 1942.

CORTESÃO, Armando, **Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI. Contribuição para um estudo completo**, vol. II, Lisboa, Seara Nova, 1935.

CRUZ, Maria Augusta Lima, **D. Sebastião**, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2006.

DE WITTE, Charles-Martial, **La correspondance des premiers nonces permanents au Portugal 1532-1553**, 2 vols, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1980-86.

DESWARTE-ROSA, Sylvie, “De l’emblematic à l’espionnage: autor de D. Juan de Borja, ambassadeur espagnol au Portugal” in **As Relações artísticas entre Portugal e Espanha na época dos Descobrimentos** (Coimbra: Livraria Minerva, 1987), pp. 147-183.

Dicionário de História Religiosa de Portugal, direcção de Carlos Moreira de Azevedo, Lisboa, Círculo de Leitores/Centro de Estudos de História Religiosa da Universidade Católica, 2001.

FARIA, Patrícia Souza de, “Reforma e Profecia: a acção do arcebispo de Goa e místico D. Gaspar de Leão”, **História**, nº 28, 2009, pp. 145-167.

FELDKAMO, Michael F., **La diplomacia pontificia**, Madrid, BAC, 2004.

FRANCO, José Eduardo, PINHEIRO, Luís, “Para uma história do Arquivo Secreto do Vaticano a propósito da edição da documentação do período da expansão portuguesa do fundo da Nunciatura Apostólica”, **Revista Lusófona de Ciência das Religiões**, Ano XI, 2012 / n. 16/17, pp. 33-40.

FREIHERR VON PASTOR, Ludwig, **The History of the Popes from the close of the Middle Ages drawn from the Secret Archives of the Vatican and other original sources**, edição de Ralph Francis Kerr, vol. XIX, Londres, Kegan Paul, Trench, Trubner & CO Ltd, 1930.

FREITAS, Eugénio de Andreia da Cunha, **D. João Ribeiro Gaio, bispo de Malaca**, Porto, Maranus, 1943.

LOBATO, Manuel, **Política e comércio dos Portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**, Lisboa, Instituto Português do Oriente, 1999.

LOUREIRO, Francisco de Sales, **Miguel de Moura (1538-1599). Secretário de Estado e governador de Portugal**, dissertação de doutoramento, Lourenço Marques, 1974.

MICON, Iosepe, **Diario y juicio del grande cometa que nuevamente nos ha aparecido hazia Occidente a las cinco y media hora de la tarde a los 8 dias de Noviembre, año de 1577**, Barcelona, en casa de Jayme Sendrat, 1578.

NUNES, João, “A nunciatura de Portugal na defesa da jurisdição eclesiástica” in **Actas do 3º encontro internacional História e Parcerias** disponível em https://www.historiaeparcerias.rj.anpuh.org/recursos/anais/19/hep2021/1635158366_ARQUIVO_d614520dec3fd147e97c94012bb9a201.pdf

O roteiro das cousas do Achém de D. João Ribeiro Gaio: um olhar português sobre o Norte de Samatra em finais do século XVI, edição de Jorge M. dos Santos Alves, Pierre Yves-Manguin e Isabel Gentil, Lisboa, CNCDP, 1997.

PINTO, Carla Alferes, “Traz à memória a excelência de suas obras e virtudes. D. Frei Aleixo de Meneses (1559 – 1617), mecenas e patrono”, **Anais de História de Além-Mar**, XII, 2011, pp. 153-180.

PINTO, Paulo, **Portugueses e Malaio. Malaca e os sultanatos de Johor e Achém 1575-1619**, Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

PINTO, Paulo, **No extremo da redonda esfera: relações luso-castelhanas na Ásia, 1565-1640 - um ensaio sobre os impérios ibéricos**, dissertação de doutoramento polycopiada, Lisboa, Universidade Católica, 2012).

PORTUONDO, María M., **Secret Science. Spanish Cosmography and the New World**, Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 2009.

RIBEIRO, Luís Campos, “The bounded heavens: defining the limits of astrological practice in the Iberian indices”, **Annals of Science**, 77-1, 2020, pp. 50-70.

RIBEIRO, Luís Campos, **Jesuit Astrology. Prognostication and Science in Early Modern Culture**, Leiden/Boston, Brill, 2023.

RICHARD, Pierre, “Origines des nonciatures permanentes: La représentation pontificale au XV siècle (1450-1513)”, **Revue d'histoire ecclésiastique**, 7 (1906), pp. 52-70, 317-338.

SOUSA, Padre Francisco de, **Oriente Conquistado a Jesus Cristo pelos Padres da Companhia de Jesus da Província de Goa**, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1978.

THOMAZ, Luís Filipe, “A Crise de 1565-1575 na história do Estado da Índia”, **Mare Liberum**, n.º 9 (Junho de 1995), pp. 481-519.

TORNE, P. O. V., **Ptolémée Gallio, Cardinal de Côme. Etude sur la court de Rome sur la secrétairerie pontificale et sur la politique des Papes au XVIe siècle**, Helsingfors, Typographie Lillius & Hertzberg, 1907.

The Global City: Lisbon in the Renaissance, edição de Annemarie Jordan Gschwend e K. J. P. Lowe, Londres, Paul Hoberon, 2015.

VELLOSO, José Maria Queirós, **D. Sebastião 1554-1578**, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1935.

VENTURA, Ricardo, **D. Gaspar de Leão e o Desengano de Perdidos: estudo histórico-cultural**, dissertação de mestrado policopiada, Lisboa, FLUL, 2005.

“Vida e acções de Mathias de Albuquerque capitão e Viso-Rey do Estado da Índia. Primeira e segunda parte em que se contam todas as suas acções, e as dos insignes feitos que se obraram na memorável tomada do Morro de Chaul. Tresladado no anno de 1749”, **Mare Liberum**, 15, 1998.

VILA-SANTA, Nuno, “Revisitando o Estado da Índia nos anos de 1571 a 1577”, **Revista de Cultura**, 36, 2010, pp. 88-112.

VILA-SANTA, Nuno, **D. Afonso de Noronha, vice-rei da Índia: Perspectivas políticas do Reino e do Império em meados de Quinhentos**, Lisboa, CHAM, 2011.

VILA-SANTA, Nuno, “A Coroa e o Estado da Índia nos reinados de D. Sebastião e de D. Henrique: política ou políticas?”, **Lusitania Sacra**, 29, 2014, pp. 41-68.

VILA-SANTA, Nuno, **Entre o Reino e o Império: a carreira político-militar de D. Luís de Ataíde (1516-1581)**, Lisboa, ICS, 2015.

VILA-SANTA, Nuno, “Política ou missionação? Alessandro Valignano e as controvérsias da primeira visitação da Índia (1573-1580)”, **Lusitania Sacra**, 38, 2018, pp. 17-47.

VILA-SANTA, Nuno, “Jan Huygen van Linschoten and the Reys-gheschrift: updating Iberian Science for the Dutch expansion”, **Historical Research**, 95-265, 2021, pp. 736-757.

VILA-SANTA, Nuno, PINTO, Pedro, “Um Império e um monarca em “reforma”? D. Sebastião e o Estado da Índia em 1572: um códice desconhecido na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (índice e transcrições seleccionadas)”, **Revista de fontes**, 9-16, 2022, pp. 151-251.

XAVIER, Ângela Barreto, “Gaspar de Leão e a recepção do Concílio de Trento no Estado da Índia” in **O Concílio de Trento em Portugal e nas suas conquistas: Olhares novos**, coordenação de António Camões Gouveia, David Sampaio Barbosa e José Pedro Paiva, Lisboa, Centro de Estudos de História Religiosa/Universidade Católica Portuguesa, 2014, pp. 133-156.

D. VASCO DA GAMA E D. PAULO DA GAMA: BISNETOS DE VASCO DA GAMA E NETOS DE LUCA GIRALDI NOS MARES ORIENTAIS

Nunziatella Alessandrini¹

Resumo

Filhos de Luisa Giraldi e de D. Francisco de Portugal, netos do afamado mercador fiorentino Luca Giraldi e bisnetos de Vasco da Gama, D. Vasco e D. Paulo da Gama faziam parte, juntamente com os irmãos D. Lucas de Portugal, D. João de Portugal, D. Filipe de Portugal, de uma família em que sulcar os Mares constituía uma actividade regular. D. Francisco de Portugal e três dos filhos tomaram parte na expedição de D. Sebastião a África que partiu do porto de Lisboa a 25 de Junho de 1578, enquanto que mares mais longínquos estavam à espera dos irmãos D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama.

Palavras-chave: Gamas, Portugal, Giraldi, Índia, África

Abstract

Sons of Luisa Giraldi and D. Francisco de Portugal, grandsons of the famous Florentine merchant Luca Giraldi and great-grandsons of Vasco da Gama, Vasco and Paulo da Gama were part of a family where sailing the seas was a regular activity. D. Francisco de Portugal and three of his sons took part in D. Sebastião's expedition to Africa, which left the port of Lisbon the 25th June 1578, while farther seas awaited the brothers D. Vasco da Gama and D. Paulo da Gama.

Keywords: Gamas, Portugal, Giraldi, India, Africa

¹ This work is funded by national funds through the Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), I.P., under the Norma Transitória — DL 57/2016/CP1453/CT0009. It also had the support of CHAM (NOVA FCSH—UAc), through the strategic project sponsored by FCT (UIDB/04666/2020 - <https://doi.org/10.54499/UIDB/04666/2020>).

Nota prévia

A expansão atlântica do século XV e a descoberta do caminho marítimo para a Índia, no findar do mesmo século, foram dois eventos que determinaram a vinda e, em muitos casos, a instalação de mercadores estrangeiros em Portugal. Entre eles, os italianos² constituíam uma comunidade que, apesar das divisões internas existentes na península italiana, conseguiu manter uma cooperação satisfatória entre os seus membros, adquirindo, em poucos anos, um papel importante no seio da economia portuguesa. As companhias comerciais “italianas” de finais do século XV, início do XVI, recordamos as companhias de Bartolomeo Marchionni³ e de Giovan Francesco Affaitati,⁴ incluíam agentes e estagiários, a maior parte deles italianos e provenientes de famílias conhecidas, que, dentro da companhia, aprendiam o negócio, aplicando-se com muita vontade e utilizando a confiança, ganha ao longo dos anos de trabalho, como um retorno importante.

A riqueza e o estatuto social que estes estrangeiros alcançaram na sociedade portuguesa, introduziram os mercadores italianos nos círculos das elites de Portugal e os descendentes deles puderam gozar dos mesmos estatutos e privilégios.

D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama, os dois capitães cujo percurso será o objecto destas páginas, são um exemplo bem sucedido deste processo.

Luca Girdi em Lisboa (1502 ?- 1565)⁵

Foi na companhia comercial do prestigiado Giovan Francesco Affaitati que o jovem Luca Girdi iniciou a sua carreira, ganhando a confiança do rico mercador de Cremona.

Seguindo fontes italianas, Luca Girdi nasceu a 25 de fevereiro de 1493, filho primogénito de Niccoló di Giovanni Girdi e de Margherita de Luca de Agostino Capponi. A notícia documentada da sua presença em Lisboa remonta ao ano de 1514, em ocasião da preparação da viagem para o Oriente de Giovanni da Empoli, também mercador florentino. Era a terceira vez que Giovanni da Empoli se encontrava em Lisboa na casa de Giovan Francesco Affaitati onde o próprio Luca Girdi estava a fazer estágio. Devemos aqui referir algumas notas, muito resumidas, para sistematizar as estadias de Giovanni da Empoli em Lisboa em casa do Affaitati, de modo a podermos averiguar em que altura Luca Girdi se encontrava em Lisboa, tanto mais que ambos os mercadores florentinos trabalhavam para os Gualterotti de Bruges.

² Utilizo o termo “italiano” por conveniência, uma vez que a península italiana nessa altura estava dividida em numerosas cidades-estado.

³ Sobre Bartolomeu Marchionni, veja-se o exaustivo estudo de BRUSCOLI, Francesco Guidi - **Bartolomeo Marchionni “homem de grossa fazenda”. Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese.**

⁴ Sobre Giovanni Francesco Affaitati, veja-se, entre outros, ALESSANDRINI, Nunziatella - **Os italianos e a expansão portuguesa: o caso do mercador João Francisco Affaitati (séc. XVI)**, pp. 35-50.

⁵ Seguimos de perto o texto de ALESSANDRINI, Nunziatella - **Contributo alla storia della famiglia Girdi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisbona nel XVI secolo**, pp. 377- 409.

Giovanni da Empoli esteve pela primeira vez em Lisboa em casa do Affaitati em 1502, partindo para a Índia na armada de Abril de 1503 e regressando após cerca de 18 meses a Lisboa, em setembro de 1504. A segunda estadia em Lisboa de Giovanni da Empoli, que, como era costume, ficava em casa do Affaitati, ocorreu em finais de 1509, no intuito de se preparar para partir com a armada de Março de 1510. Giovanni da Empoli regressou em Agosto de 1514 e partiu novamente com a armada de 7 de março de 1515. Estas notas evidenciam sinteticamente os movimentos de Giovanni da Empoli e nos são contadas pelo “biógrafo” de Giovanni da Empoli, o tio Girolamo. A *Vita* foi escrita em 1530 pelo tio de Giovanni, Girolamo, na altura com 74 anos de idade. Mas, como explica Marco Spallanzani cuja transcrição da *Vita* seguimos de perto, o manuscrito original foi perdido e o texto que chegou até nós é uma cópia redigida pelo mesmo Girolamo em 1544, com 89 anos de idade.⁶ Na *Vita* temos referências à presença de Luca Giraldi em casa do Affaitati, sendo que Girolamo o menciona como presente na casa Affaitati aquando da primeira permanência na capital portuguesa de Giovanni da Empoli, em 1502: “Nella quale ragione v’era un giovane fiorentino che si chiamava Lucha Giraldi, che faceva faccende per detti Guaterotti”.⁷ Ora, Luca Giraldi era um jovem, certo, mas tendo nascido em 1493, tinha pouco mais de 9 anos de idade, 10 anos a menos de Giovanni da Empoli. Girolamo não menciona Luca Giraldi aquando da segunda estadia de Giovanni da Empoli em Lisboa em casa do Affaitati. Regressado em agosto de 1514 da viagem de Malaca “chon grande riqueza et con grande honore”,⁸ o rei de Portugal pede a Giovanni da Empoli de voltar novamente para o oriente “nell’isola di Taprobana, detta Zamatora, per istare là 4 o 5 anni per suo fattore”.⁹ Girolamo conta que Giovanni, para se preparar para a nova viagem, organizou as questões pendentes deixando tudo nas mãos do Affaitati e deixando “a detto Lucha Giraldi” jóias de diversa tipologia “perle minute e grosse, e molti belli anelli, diamanti, rubini e zaffiri di grande valuta” e tudo o que devia ser entregue aos Gualtierotti.¹⁰ Depreende-se, pelas palavras de Girolamo, que Giovanni da Empoli tinha confiança em Luca Giraldi e percebe-se que já o conhecia há algum tempo. Mas o encontro com Luca Giraldi teria acontecido durante a primeira estadia em 1502 ou durante a segunda, em 1509? Girolamo poderá ter tido um lapso em recordar as datas? Tendo em conta outro documento, ainda relacionado com Giovanni da Empoli, nomeadamente o seu testamento, a minha suposição é que Girolamo não se tinha enganado e que o jovem Luca podia, de facto, estar em casa do Affaitati com aquela idade. Não nos devemos esquecer da dinamicidade dos âmbitos familiares dos comerciantes e das suas estratégias na criação de redes comerciais.

⁶ SPALLANZANI, Marco - **Giovanni da Empoli un mercante fiorentino nell’Asia portoghese**, p. 111. A *Vita* pp. 121-135.

⁷ SPALLANZANI, Marco - **Giovanni da Empoli**, p. 127.

⁸ SPALLANZANI, Marco - **Giovanni da Empoli**, p. 131.

⁹ SPALLANZANI, Marco - **Giovanni da Empoli**, p. 132.

¹⁰ SPALLANZANI, Marco - **Giovanni da Empoli**, p. 132.

O testamento que Giovanni da Empoli redigiu na nau Spera a 4 de abril de 1515 antes da partida para o Oriente, evidencia, de facto, a confiança depositada em Luca Giralaldi, o que remete para uma amizade de longa data.¹¹

Entretanto, em 1514, o sobrinho de Giovan Francesco Affaitati, Giovanni Carlo, filho do irmão Tommaso, vai para Antuérpia a dirigir a filial de família, dando início a uma colaboração intensa entre os mercadores de Lisboa - principalmente os Mendes, Francisco e Diogo, cristãos novos - e os de Antuérpia.

Até à morte de Giovan Francesco Affaitati, ocorrida a 29 de abril de 1529, Luca Giralaldi trabalha na companhia do mercador de Cremona, que, a 10 de outubro de 1527, lhe tinha passado uma procuração. Assim, Giralaldi subscreveu em nome do Affaitati, a 18 de Março de 1529, um contrato em que se obrigava a comprar todo o açúcar do rendimento real desse ano na Madeira, excepto a quantidade que era necessária para as despesas da dita casa real.¹² Depois do falecimento de Giovan Francesco Affaitati, a 29 de abril de 1529, a confiança da corte e dos outros comerciantes tinha transitado na pessoa do florentino que continuou a colaboração em Lisboa e Antuérpia com os Mendes, e, em 1533, recebeu os privilégios dos alemães. Viajou para a Índia em 1540 e 1551 e foi armador de navios. Interessou-se também pelo Brasil, e, com Jorge de Figueiredo Correia, Mem de Sá e Fernão Álvarez, Luca Giralaldi em 1550, activa 3 engenhos para a produção do açúcar em S. Jorge dos Ilhéus. Em 1561, adquire a capitania dos Ilhéus de Jerónimo de Alarcão de Figueiredo. Para além da actividade comercial, o percurso de Luca Giralaldi distingue-se também no sector bancário, sendo associado ao banco de Giovan Battista Cavalcanti em Roma, mercador florentino casado com uma sobrinha dele. Esta rede contribuiu para estreitar as transacções financeiras entre Itália e Portugal através dos empréstimos concedidos aos embaixadores portugueses em Roma junto da Santa Sé.

Luca Giralaldi residia no bairro da Sé onde, na altura, moravam as mais importantes famílias de Lisboa. O florentino morava “no Largo do Correio mor as quaes tem um letreiro que diz Giraldez de Florença”.¹³

Aquando da construção da igreja do Loreto da Nação Italiana fora da muralha fernandina na parte ocidental de Lisboa, iniciada em 1518, Luca Giralaldi - que considero, com toda a certeza, ter sido um dos promotores da erecção do templo dos italianos - vai adquirindo outras casas perto das Portas de Santa Catarina “da banda de dentro [...] que vay da ditta porta para a Trindade ao longuo dum muro, e são as primeiras que tem hum pateo grande e dentro tem duas moradas de cazas grandes e por detrás vay hum quintal”¹⁴. Estas casas eram foreiras à Câmara de Lisboa, pagando, cada ano, um valor de 547 reis. A presença de Luca Giralaldi ao longo dos anos em que a igreja do Loreto estava a ser construída foi constante,

¹¹ Testamento transcrito por SPALLANZANI, Marco - *Giovanni da Empoli*, pp. 219-227.

¹² REGO, António da Silva - *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. V, pp. 448-457.

¹³ Arquivo Nacional Torre do Tombo (IAN/TT), *Genealogias Manuscritas* 21-E-4, fl. 268.

¹⁴ Arquivo Nossa Senhora do Loreto Lisboa (ANSL), *Livro dos Registos das propriedades foreiras à Igreja*, fl. 11.

e, num momento de falta de dinheiro por parte dos comerciantes italianos que facultaram a construção, a intervenção do Giraldi foi salvífica: comprando a capela-mor para ser jazigo da sua família, o mercador florentino contribuiu para a continuação da obra.

Muitos exemplos de solidariedade para com os seus conterrâneos e não só, caracterizam o percurso vivencial de Luca Giraldi em Lisboa. Recordamos a relação de confiança e amizade que Giraldi manteve com D. João de Castro, vice-rei da Índia que nomeou o mercador florentino seu testamenteiro. A fama alcançada por Luca Giraldi era reconhecida fora do Reino de Portugal como testemunham as palavras de Francesco Sansovino, filho do ilustre Jacopo Sansovino que, na apologia de Cristoforo Landini ao comentário da Divina Commedia de Dante na edição de Veneza de 1564, escreveu a propósito dos florentinos famosos na mercatura: “Luca Giraldi fece in Lisbona risplendere al cospetto degli huomini di quel regno il nome fiorentino poiché vivendo signorilmente e alla grande in quelle parti diede gran saggio al mondo della sua molta prudenza”.¹⁵

Luca Giraldi e seus descendentes: Luísa e Francisco

Luca Giraldi nunca casou, mas teve dois filhos da relação com Margarida Pais, filha de Bernardim Pais: Luísa e Francisco. Os consistentes capitais de Luca Giraldi, constituídos por bens de raiz e rendimentos variados provenientes dos seus negócios, levaram o mercador florentino a pedir a legitimação dos dois filhos de modo a lhes deixar o seu património. A 5 de setembro de 1550, o rei D. João III outorgou a legitimação, “querendo fazer graça e mercê a Francisco, filho que se diz ser do dito Lucas Giraldo, de minha certa ciência e poder absoluto dispenso com ele e o legítimo e habilito e faço legítimo por informação”¹⁶. Com a mesma carta foi legitimada a filha Luísa.

1) Francisco Giraldi

Após o falecimento do pai, em 1565, Francisco Giraldi herdou a capitania dos Ilheús com carta de confirmação régia de 23 de fevereiro de 1566¹⁷ e foi elevado à condição de cavaleiro da Ordem de Cristo e Fidalgo da Casa Real.¹⁸ Em 1571, foi escolhido pelo rei D. Sebastião para uma missão diplomática a Inglaterra no intuito de resolver e concluir negociações que se arrastavam há anos e que, até então, não tinham encontrado solução. Assim, foi enviado Francisco Giraldi que tinha reputação de ser hábil nas negociações. Estas, encetadas em junho de 1571, estavam, passados dois meses, no bom caminho e o embaixador Giraldi confiava num ajuste das relações entre Portugal e Inglaterra. Foi a 7 de abril de 1572 que o rei D. Sebastião outorgara ao Giraldi,

¹⁵ Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Carte Dei*, Ms. 390, fl. 70.

¹⁶ ANTT, *Chancelaria D. João III*, L. 17, fl. 91v-92. A carta de legitimação foi publicada por PEREIRA, Isaias da Rosa - **Lucas Giraldi, mercador florentino, na Inquisição de Lisboa**, vol. 28, p. 314.

¹⁷ ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião*, L. 17, fl. 249.

¹⁸ ANTT, *Genealogias Manuscritas* 21-E-4, fl. 267.

na qualidade de embaixador português na corte de Londres, o pleno poder para concluir e assinar um tratado com a Inglaterra, que, porém, se prolongou até Outubro de 1576.¹⁹ Em Londres, Francisco Giraldi tinha casado com Lucrezia de Lafetá, neta de Giovan Francesco Affaitati,²⁰ e, da Inglaterra, Giraldi enviava informações detalhadas sobre o decurso da sua missão a que juntava presentes para o rei de Portugal.²¹ Ainda residente na corte britânica, Giraldi recebeu a nomeação do rei D. Sebastião para desempenhar a mesma função na corte de Paris aonde tinha que se deslocar. A 22 de agosto de 1579, já sob o reinado do Cardeal D. Henrique, Francisco Giraldi escreve uma carta de Paris ao rei dando-lhe conta de ter recebido diversas quantias de dinheiro para a sua deslocação de Londres para Paris e pede que lhe possa ser adiantado dinheiro, correspondente a seis meses do seu ordenado, para poder viver com honra e decoro sem recorrer a empréstimos.²²

Todavia, o rápido evoluir dos acontecimentos que conduziram à invasão espanhola prejudicou a vivência francesa de Francisco Giraldi, como se depreende das notícias enviadas pelo próprio ao Grão-Duque de Toscana a 12 de janeiro de 1581.²³ A carta descreve a situação de Francisco Giraldi durante o ano de 1581, sendo que o autor refere uma série de situações pessoais e de contactos tidos com o governo de Portugal.

Giraldi informa o Grão-duque de Toscana que tinha deixado Paris, a 15 de agosto de 1581, e se tinha transferido numa pequena vila não muito longe da capital, devido ao “disordine in che il s.or Dom Antonio aveva posto quel regno, si bene desiderasi lui che cy restasy per suo Menistro”. Aqui, a 21 de setembro de 1581, Giraldi recebeu uma carta dos Governadores na qual lhe foi comunicado que devia reconhecer como Rei e Senhor a D. Filipe II de Espanha e que não devia exercer o cargo de embaixador sem a prévia autorização do novo monarca português. Mais, em novembro do mesmo ano, Francisco Giraldi teve conhecimento de uma carta que lhe tinha sido dirigida por Filipe II de Castela de Badajoz em que este o convidava a sair do reino de França e a regressar para Portugal, onde seria recompensado pelos serviços prestados. Alegando dificuldades familiares – a esposa Lucrezia estava grávida de seis/sete meses e não era conveniente deixá-la sozinha no meio do inverno – Francisco Giraldi confessa ter problemas

¹⁹ SILVA, Luiz Augusto Rebello da - **Corpo diplomatico portuguez contendo os actos e relações políticas e diplomaticas de Portugal coma s diversas potencias do mundo desde o século XVI até aos nossos dias**, vol. XV, p. 143.

²⁰ Uma carta enviada de Florença a 12 de julho de 1576 pelo primo Vincenzo a Lucrezia de Lafetá em Londres, expressa congratulações pelo casamento. ASF, *Carte Dei*, ms. 390.

²¹ Numa carta ao primo Vincenzo em Florença, Francesco escreve: “Il mio segretario giunse a Lisbona et al re mio signore fu gratissimo il presente che per esso gli mandai dal signor conte di Childera nostro parente. Ho lettere adesso d'Irlanda nelle quali mi scrive tener pronto per mandarmi due rubini e 4 levrieri e astori bellissimi. Questo signore è in effetti del nostro sangue e della nostra casa de Giraldi e fa la nostra stessa arme, V.S. farà bene a scriverli quattro versi”. ASF, *Carte Dei*, ms. 390, fl. 75. Transcrita por ALESSANDRINI, Nunziatella - **Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas**, p.190.

²² ANTT, *Corpo Chronológico*, I, maço 111, doc. 71. Transcrito por ALESSANDRINI, Nunziatella - **Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680**, pp. 57-59.

²³ ASF, Mediceo del Principato 743. Transcrito por ALESSANDRINI, Nunziatella - **Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680**, p. 66-68. Deve-se salientar que no calendário florentino *ab incarnatione*, o ano novo começava a 25 de março. A data de 12 de janeiro 1581 deve-se, portanto, entender como sendo do ano de 1582.

financeiros por via de dívidas que tinha contraído em Paris por despesas efectuadas ainda ao serviço de D. Henrique. Ao rei exprimia o desejo de ser autorizado a sair de França mantendo a reputação que tanto trabalho e despesa lhe haviam custado, mantendo-se fiel servidor do rei português durante os dez anos que duraram as duas embaixadas. Além disso, pedia que lhe fossem atribuídas alguma comenda ou mercê.

Regressado a Portugal, Francisco GiralDI foi bem recebido e um alvará régio passado a 20 de dezembro de 1584 - como recompensa pelos serviços prestados enquanto embaixador em Inglaterra e França - manda que possa “trazer das partes da Índia tantas drogas e outras fazendas das que não fazem defesas no que trata das que possa tirar no Reino”.²⁴

Nomeado governador da Bahia, Francisco GiralDI, a 1 de novembro de 1586, coloca-se ao serviço do grão-duque de Toscana, caso “in quele bande cy sarà cosa del suo servitio”.²⁵ Partido para o Brasil, chega à vista da costa brasileira, mas o vento impele-o até às Antilhas. Regressa a Portugal onde falece na freguesia da Santíssima Trindade a 21 de outubro de 1588, sendo sepultado na Igreja do Loreto.²⁶

2) Luisa GiralDI

Como já adiantámos, a legitimação dos dois filhos de Luca GiralDI ocorreu no mesmo ano, nomeadamente em 1550.

No que diz respeito à Luisa GiralDI, não sabemos, por enquanto, a data do seu casamento com D. Francisco de Portugal mas sabemos que em 1545-1546 ainda estava solteira e vivia em casa do pai Luca GiralDI.²⁷ Podemos, no entanto, conjecturar que o casamento deverá ter ocorrido após a citada carta de legitimação de 1550 e antes de 1565, ano da morte de Luca GiralDI, sendo D. Francisco de Portugal executor testamentário, juntamente com Jacome de' Bardi, do sogro.²⁸

D. Francisco de Portugal era o segundo filho de D. Francisco da Gama, 2º conde da Vidigueira e de D. Guiomar de Vilhena, filha única de D. Francisco de Portugal, primeiro Conde de Vimioso.²⁹ O irmão de D. Francisco de Portugal, D. Vasco Luís da Gama, foi o 3º Conde da Vidigueira.

²⁴ ANTT, *Chancelaria D. Filipe I*, L. 8, fl. 100.

²⁵ ASF, *Mediceo del Principato* 784, fl. 56. A carta está transcrita em ALESSANDRINI; Nunziatella - **Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680 ...**, p. 192.

²⁶ Cf. PRESTAGE, Edgar e D'AZEVEDO, Pedro - **Registo da Freguesia da Sé desde 1563 até 1610**, p. 80.

²⁷ Muitas das notícias sobre a situação familiar de Luca GiralDI assim como sobre os problemas económicos com que se preocupavam os mercadores daquele tempo estão descritos na carta que Luca GiralDI enviou a D. João de Castro vice-rei na Índia em 1546. A carta foi publicada por RAU, Virginia - **Um grande mercador – banqueiro italiano em Portugal: Lucas GiralDI**, p. 3-35. Na carta lê-se : “E quanto a Luisa beija as mãos a vosa Senhoria por ho bem que lhe quer isto tenho em mais que quanto lhe pode dar ho pay ha pesoa de marido vosa Senhoria lhe conselhara”, p. 29.

²⁸ PRESTAGE, Edgar e D'AZEVEDO, Pedro - **Registo da Freguesia da Sé...**, p. 130.

²⁹ D. Francisco da Gama, 2º Conde da Vidigueira, nasceu por volta de 1502/1503 e faleceu em 1567. Foi escudeiro fidalgo da casa do rei D. João III e esteve entre os cerca de sessenta homens que acompanharam a infanta D. Beatriz na sua viagem para Sabóia como capitão de uma das naus que compunham a armada. Cf. ALVES, Ivone Correia - **Gamas e Condes da Vidigueira. Percursos e Genealogias**, p. 170-171 e 185-190.

Não conhecemos a data de nascimento de D. Francisco de Portugal, cujo apelido e nome foi, com certeza, em honra do avô materno, D. Francisco de Portugal, primeiro Conde de Vimioso. Também, como já mencionámos, não sabemos o ano do casamento com Luísa Giraldi. A única data certa é a do seu falecimento, em Fez, em 1578. Lê-se, no rol dos oitenta fidalgos anexado à carta régia de 10 de outubro de 1578 que tinha aprovado o contrato com as modalidades do resgate, os nomes, entre os cativos, de D. Felipe de Portugal, D. Francisco de Portugal, D. João de Portugal. No entanto, até esta data, D. Francisco de Portugal, vedor da Fazenda, já tinha morrido por ferimentos.³⁰ D. Francisco de Portugal ocupava um lugar de relevo junto da corte portuguesa; foi estribeiro mor do príncipe D. João, mantendo o cargo junto de D. Sebastião de 1561 até 1576 de quem foi também vedor da fazenda em 1576. Mandou construir a matriz de Fronteira em 1571, a qual foi concluída pelo filho D. Lucas de Portugal.³¹

Do casamento com Luísa Giraldi nasceram 11 filhos, 6 rapazes e 5 raparigas. Não podemos seguir o rasto de todos os descendentes deste casal luso italiano, apenas queremos assinalar a dificuldade que se prende, na investigação, com a variedade dos apelidos. Os cinco rapazes, nomeadamente, D. Lucas de Portugal, D. João de Portugal, D. Sebastião de Portugal, D. Filipe de Portugal, D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama adoptaram, como se pode depreender, o apelido do bisavô paterno (Gama) ou do avô paterno (Portugal).

Após o falecimento de Luísa Giraldi, ocorrido a 28 de janeiro de 1578,³² D. Francisco de Portugal, juntamente com três dos seus filhos, nomeadamente D. Lucas de Portugal, D. João de Portugal e D. Filipe de Portugal – D. Sebastião de Portugal tinha falecido ainda criança – tomou parte na expedição para a África de D. Sebastião, que partiu do porto de Lisboa a 25 de junho de 1578 composta por “cinco Galeões, cinquenta navios bem armados e mais novecentos vasos menores”³³, em que estava reunida grande parte da nobreza do reino. O trágico desenlace da batalha de Alcácer Quibir, seguido pelo cativo de 80 fidalgos portugueses, levou Mulei Ahmede a entrar em negociações, como já assinalámos, para resgatar os cativos. Entre os cativos de Fez constavam os nomes de D. Felipe de Portugal³⁴ e D. João de Portugal.³⁵ Em Arzila encontrava-se preso o irmão, D. Lucas de Portugal, juntamente com mais quatro dezenas de nobres portugueses.

D. Lucas de Portugal foi o único que regressou a casa da jornada de África. Herdara o título do pai de Comendador da Fronteira e, a 10 de agosto de 1584, foi emitido um alvará

³⁰ VELLOSO, Queiroz - **O reinado do Cardeal D. Henrique- A perda da independência**, p. 18-19 e n. 21.

³¹ ALVES, Cf. Ivone Correia - **Gamas e Condes da Vidigueira...**, p. 218.

³² Luísa Giraldi foi sepultada na Igreja de S. Roque em Lisboa. Cf. Arquivo da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, (SCML), *Repertório das Covas e Catálogo singelo de todos os padres e irmãos desta casa no ano e dia em que faleceram: 1601-1650*, fl.96.

³³ **Jornada de África del Rey D. Sebastião Escrita por um Homem Africano**, Livro Aberto, p.16.

³⁴ Foi resgatado e morreu em Tânger, cf. SOUSA, António Caetano - **História Genealógica da Casa Real Portuguesa**, Coimbra: Atlântida, 1946-1955, vol. X, p. 360.

³⁵ Morreu em Fez, SOUSA, cf. António Caetano de - **História Genealógica da Casa Real Portuguesa...**, p. 359.

pelo rei D. Filipe II, em que autorizava “D. Lucas de Portugal, fidalgo da minha casa e alm. na jornada de Africa com o Snr. Rei D. Sebastião meu sobrinho, filho de D. Francisco de Portugal”³⁶ a mandar vir fazendas da Índia.

D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama na Índia portuguesa

Mares mais longínquos estavam à espera dos irmãos D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama: a 10 de abril de 1596, D. Paulo da Gama embarcou para a Índia com o primo, D. Francisco da Gama,³⁷ que na altura tinha trinta e um anos de idade “havendo pouco que viu-vára de huma filha de D. Duarte de Menezes”,³⁸ na nau Nossa Senhora de Guadalupe, sendo capitão da mesma D. Luís da Gama, “despachado coma capitania de Ormuz pelos serviços que já na Índia tinha feito”,³⁹ irmão de D. Francisco da Gama e, portanto, também primo de Paulo da Gama. A chegada a Goa, onde já se encontrava o irmão D. Vasco da Gama, ocorreu em maio de 1597.

Chegados à fortaleza de Mombaça a 4 de dezembro de 1596, sendo já passada a monção para ir até Goa, a armada aí invernou e voltou ao mar a 12 de abril de 1597, sendo capitão de um dos dois navios, D. Paulo da Gama. A chegada a Goa ocorreu a 22 de maio⁴⁰. É provável que o irmão de D. Paulo da Gama, D. Vasco da Gama, já se encontrasse na Índia e, após a tomada de posse do vice-rei D. Francisco da Gama a 27 de junho de 1597, foi, este, nomeado capitão de uma das quatro galés da armada que a 13 de novembro de 1597 foi enviada em demanda de corsários⁴¹.

D. Vasco da Gama casou duas vezes, e, do segundo casamento, nasceu D. Paulo da Gama que foi sucessor do morgado da Boavista no termo de Palmela.⁴²

Regressemos agora ao D. Paulo da Gama cujo percurso oriental é-nos referenciado por Diogo de Couto, cuja profunda amizade com o capitão luso-italiano é declarada na carta que, a 27 de dezembro de 1607,⁴³ o cronista português escreveu, de Goa, ao Conde Almirante.

³⁶ IAN/TT, *Chancelaria D. Filipe I*, L. 11, fl. 11.

³⁷ D. Francisco da Gama era filho de D. Vasco Luís da Gama, irmão de D. Francisco de Portugal. Era, portanto, cunhado de Luisa Giraldi. D. Francisco da Gama esteve na batalha de Alcácer-Quibir juntamente com o pai e aqui ficou cativo. Tinha 13 anos de idade, tendo nascido em 1565. Foi 4º conde da Vidigueira e duas vezes vice-rei da Índia, de 1597 até 1600 e de 1622 até 1628. ALVES, Cf. Ivone Correia - **Gamas e Condes da Vidigueira...**, p.241. É de salientar que D. Francisco da Gama tinha recebido, a 29 de fevereiro de 1596, um alvará que lhe permitia enviar anualmente seis caixas de mercadorias para o Reino, BNL, *Fundo Geral*, cód. 2298.

³⁸ COUTO, Diogo do - **Da Ásia de Diogo de Couto Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista, e descobrimento das terras, e mares do Oriente. Década Duodécima**, cap. I, p. 4.

³⁹ COUTO, Diogo do - **Da Ásia de Diogo de Couto**, cap. I, p. 4.

⁴⁰ COUTO, Diogo do - **Da Ásia de Diogo de Couto**, cap. II, p. 12.

⁴¹ COUTO, Diogo do - **Da Ásia de Diogo de Couto**, cap. VIII, p. 60.

⁴² ALVES, Cf. Ivone Correia - **Gamas e Condes da Vidigueira...**, p. 196.

⁴³ ANTT, Convento da Graça, Caixa 19 tomo I-II-E, fl.377. A carta foi publicada na íntegra em BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de - **André Furtado de Mendonça 1558-1610**, p. 137-140.

Umas páginas inteiramente dedicadas a D. Paulo da Gama, ao casamento do fidalgo “a quem me eu afeiçoej tanto depois de se fazer este Casamento”⁴⁴ com D. Luísa da Silva, jovem crescida em casa de Diogo do Couto. Um casamento de breve duração, apenas 10 meses, devido à morte de Paulo da Gama, mas que foi suficiente para a consolidação da amizade entre o cronista e o capitão. Na carta, Diogo de Couto expressa a sua ideia de que “Sua Magestade tem obrigação de lhe satisfazer a morte de seu marido pois morreu em seu seruiços e de lhe fazer merçe de hua fortaleza muito honrada para o seu Cazamento”.⁴⁵ O objectivo da missiva era o de informar o Conde Almirante da empresa de D. Paulo da Gama que perdeu a vida ao serviço de Portugal. De facto, o capitão luso-italiano embarcou na armada que partiu de Goa para socorrer e apoiar André Furtado que se encontrava em apuros e resistia há meses ao cerco do Holandeses que, numa armada de nove naus capitaneada pelo almirante Cornelio Matelief, tinham desembarcado em maio de 1606 com instruções para tomar a cidade e fortaleza de Malaca, na altura governada por André Furtado. O cerco durou quase quatro meses, recebendo os inimigos mais duas naus de reforço a 14 de julho do mesmo ano. A resistência de André Furtado foi premiada com a notícia da chegada de uma armada de socorro de Goa, em que ia o próprio vice-rei, D. Martim Afonso de Castro, o que obrigou os holandeses a levantar o cerco. Nesta armada ia Paulo da Gama “para hir fazer a viagem de Japão que foi do senhor Dom Francisco seu pai em hua não de mais potentes que vinha a jndia que lhe Custou mais de trinta simquo mil Crusados posta a vella”⁴⁶. O capitão luso italiano seguiu a estratégia do vice-rei de desembarcar em Achem, na ponta da ilha de Sumatra, em vez de navegar directamente para Malaca. O atraso da paragem em Achem deu a possibilidade a Matelief de se organizar para ir à procura da armada portuguesa. Na batalha de Cabo Rachado, ocorrida a 18 de agosto de 1606, o vice-rei conseguiu a vitória e entrou em Malaca, rejeitando a proposta de André Furtado de perseguir o inimigo⁴⁷. Sete naus da armada portuguesa ficaram em Malaca à espera das naus da China, entre as quais se encontrava a nau de Paulo da Gama. O regresso de Matelief a Malaca foi um golpe mortal para as poucas embarcações da armada portuguesa que lá tinham ficado. Três embarcações foram destruídas a 22 de outubro pelo almirante holandês, outras três foram mandadas queimar pelo vice-rei para que não caíssem nas mãos dos holandeses. Entre as naus queimadas encontrava-se a de Paulo da Gama, sendo que “dalj a poucos dias veo este fidalguo adoecer de huás febres malinas cauzadas de desgostos e trabalho que leuou em huás forteticassóis que fez o Viso Rey em que quiz acarretar tudo as costas, veo a falecer con grande sentymento de todos.”⁴⁸

⁴⁴ BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de **André Furtado de Mendonça...**, p. 137

⁴⁵ BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de **André Furtado de Mendonça...**, p. 139

⁴⁶ BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de **André Furtado de Mendonça...**, p.137.

⁴⁷ BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de **André Furtado de Mendonça...**, p. 68.

⁴⁸ BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de **André Furtado de Mendonça...**, p.138.

Conclusão

A ideia de dedicar estas páginas a dois capitães no Oriente, D. Vasco da Gama e D. Paulo da Gama, surgiu no intuito de pesquisar as origens destas duas personagens e organizar, na medida do possível, as relações entre duas grandes famílias, os Gama e os Giraldi. Os cronistas portugueses, pensamos em Diogo de Couto, relatam a presença destes dois capitães nos mares orientais, e, nesse sentido, nada mais podíamos acrescentar, senão repetir e fazer apologia das suas empresas. A abordagem que aqui se quis utilizar, prende-se com a perspectiva de os situar dentro do seu âmbito social e familiar, ligando-os aos seus familiares, quer os mais chegados (pai, mãe, irmãos), assim como os mais afastados (tios e primos, maternos e paternos). A riqueza e a variedade de cargos que os familiares dos dois capitães mantinham na corte portuguesa – pensamos no tio Francisco Giraldi embaixador em Inglaterra e França – constituíam, sem dúvida, situações privilegiadas.

Apesar de serem perfeitamente integrados na sociedade portuguesa e casados com mulheres portuguesas, não posso deixar de recordar as palavras de Diogo do Couto que, ao se referir a uma frase do estimado amigo Paulo da Gama, recorda: “como diz o Italiano”.

Fontes

Arquivo Nacional Torre do Tombo,
Genealogias Manuscritas 21-E-4;
Chancelaria de D. Sebastião, L. 17, fl. 249

Biblioteca Nacional de Portugal
Fundo Geral, códice. 2298.

Arquivo Nossa Senhora do Loreto de Lisboa
Livro dos Registos das propriedades foreiras à Igreja

Archivio di Stato di Firenze,
Carte Dei, Ms. 390

Arquivo Santa Casa da Misericórdia de Lisboa
Repertório das Covas e Catálogo singelo de todos os padres e irmãos desta casa no ano e dia em que faleceram:
1601-1650

Bibliografia

ALESSANDRINI, Nunziatella - Os italianos e a expansão portuguesa: o caso do mercador João Francisco Affaitati (séc. XVI)”, In Martino Contu *et alii*, coord. - **Tra Fede e Storia. Studi in onore di Don Giovannino Pinna**. Cagliari: Aipsa Edizioni, 2014, pp. 35-50.

ALESSANDRINI Nunziatella, - Contributo alla storia della famiglia Giraldi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisboa nel XVI secolo, in **Storia Economica**, ESI, (3), 2011, pp. 377- 409.

ALESSANDRINI, Nunziatella - **Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas**. Lisboa: Universidade Aberta, 2010. Tese Doutoramento.

ALVES, Ivone Correia - **Gamas e Condes da Vidigueira. Percursos e Genealogias**, Lisboa: Edições Colibri, 2001.

BOXER, C.R.; VASCONCELOS, Frazão de - **André Furtado de Mendonça 1558-1610**. Lisboa: Fundação Oriente/ Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1989.

COUTO, Diogo do - **Da Ásia de Diogo de Couto Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista, e descobrimento das terras, e mares do Oriente. Década Duodécima**. Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788 (Edição da Livraria Sam Carlos, Lisboa, 1974)

BRUSCOLI, Francesco Guidi - **Bartolomeo Marchionni “homem de grossa fazenda”. Un mercante fiorentino a Lisboa e l'impero portoghese**, Firenze: Olschki, 2014

Jornada de África del Rey D. Sebastião Escrita por um Homem Africano, Lisboa, Livro Aberto, 2004

PEREIRA, Isaiás da Rosa - Lucas Giraldi, mercador florentino, na Inquisição de Lisboa. **Anais da Academia Portuguesa da História**, Lisboa, vol. 28 (1982), II Série.

PRESTAGE, Edgar ; D'AZEVEDO, Pedro - **Registo da Freguesia da Sé desde 1563 até 1610**, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1927

RAU, Virgínia - Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giraldi. **Estudos Italianos em Portugal**, Lisboa. No. 24 (1965), pp. 3-35.

REGO, António da Silva - **As Gavetas da Torre do Tombo**, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965.

SILVA, Luiz Augusto Rebello da - **Corpo diplomatico portuguez contendo os actos e relações políticas e diplomaticas de Portugal coma s diversas potencias do mundo desde o século XVI até aos nossos dias**, Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, vol. XV, 1862

SOUSA, António Caetano de - **História Genealógica da Casa Real Portuguesa**, Coimbra: Atlântida, 1946-1955.

SPALLANZANI, Marco - **Giovanni da Empoli un mercante fiorentino nell'Asia portoghese**, Firenze: Edizioni S.P.E.S., 1999

VELLOSO, Queiróz - **O reinado do Cardeal D. Henrique- A perda da independência**, Lisboa: Empresa Nacional e de Publicidade, 1946

INTERACÇÕES CULTURAIS, TECNOLÓGICAS E POLÍTICO-MILITARES NUMA DAS ROTAS DOS MARES DA ÁSIA MAIS NAVEGADAS PELOS PORTUGUESES – AS TERRAS DOS NGUYỄN

Isabel Augusta Tavares Mourão¹

Resumo

As terras governadas pelos senhores Nguyễn, com a sua longa linha de costa, estiveram na encruzilhada das rotas marítimas portuguesas na Ásia, desde o século XVI. Navegando a partir de diferentes portos, os navegadores portugueses necessitavam de portos de abrigo em tempos de aflição, quando pressionados por monções ou tufões, ou por piratas e outros inimigos. Naquela zona costeira o objectivo dos Portugueses era também o do comércio e o da diplomacia.

As relações bilaterais entre os Portugueses e os antepassados dos Vietnamitas tiveram, ao longo de vários séculos, impactos sucessivos e múltiplos, mesmo quando os senhores Nguyễn não eram reconhecidos como governantes oficiais pelos seus vizinhos, e as suas terras ainda não eram consideradas um Estado.

No nosso artigo, serão apresentados aspectos menos conhecidos de âmbito cultural, tecnológico e político-militar respeitantes a estes contactos entre os dois povos.

Palavras-chave: Interacções dos Portugueses; modificações culturais; Cochinchina/Viêt Nam; Nguyễn

Abstract

The lands ruled by the Nguyễn lords, with their long coastal line, were on the crossroad of the Portuguese maritime routes in Asia, since the 16th century. Sailing from different harbours, Portuguese navigators needed to take shelter, in times of distress, pressured by monsoons or typhoons, or by pirates and other enemies. On that coastal area the purpose of the Portuguese was also trade and diplomacy.

Bilateral relationships between Portuguese and Vietnamese ancestors, over several centuries, have had successive and multiple impacts, even when the Nguyễn lords were not

¹ Investigadora do CHAM

recognised as the official rulers by their neighbours, and their lands were not yet considered a State.

In our paper, will be present lesser-known aspects of the cultural, technological and political-military sphere regarding these relationships.

Key-words: Portuguese interactions; cultural changes; Cochinchina/ Việt Nam; Nguyễn.

As terras dos Nguyễn, designadas Cochinchina pelos Portugueses, nunca foram assim chamadas pelos naturais delas. Também *An Nam* ou *Annam*, designação chinesa com significado de «sul pacificado», usada algumas vezes pelos missionários jesuítas no século XVII, não era apropriada, por já não serem os naturais da terra súbditos da China e porque o espaço anteriormente assim nomeado não coincidia territorialmente com a nova realidade. E quanto à *Cochinchine* dos Franceses que, no século XIX, impuseram um Protectorado aos Vietnamitas, nunca coincidiu geograficamente com a área designada Cochinchina pelos Portugueses, nem no século XVI, quando assim nomeavam o território imediatamente a sul da China até à região centro do actual Vietname, nem no século XVII quando era aplicada exclusivamente às terras geridas pelos Nguyễn, situadas mais a Sul, e de limites oscilantes ao sabor de vitórias e derrotas contra os vizinhos do Norte e sobretudo do Sul.

A expressão popular «ir para a Cochinchina», usada em Portugal para indicar lugar remoto de localização indefinida, adquire, no contexto histórico, contornos mais concretos, apesar da sua relativa ambiguidade. Na verdade, está desde o início associada ao espaço territorial, dominado pela família Nguyễn e às vicissitudes dos avanços e recuos das conquistas e perdas com a consequente imprecisão dos limites fronteiriços.

A partir do início do século XVI, com a conquista de Malaca, os Portugueses aventuraram-se por rotas mais longínquas. No horizonte próximo era a China que os motivava a navegar mais além. Tomé Pires foi pioneiro na tarefa de recolher informações, dando na *Suma Oriental*², já concluída em 1515, um conjunto de indicações preciosas para quem queria aventurar-se em viagens e comércio no Oriente. Pela primeira vez surgiu, num texto português, a expressão *Cauchy Chyna* para o território a sul da China e a norte do Champá. O termo, provavelmente aprendido em Malaca, teria origem numa já antiga designação chinesa para a nova província conquistada em 1406 pela dinastia Ming: *Giao-chi*³. Com o decurso do tempo, apesar da China ter perdido o domínio dessa região, ficou o nome corrompido derivando para *Cauchy* a que se juntou *Chyna* e mais tarde transformou-se em Cochinchina. No entanto os naturais da terra não assumiriam esse nome para o seu território, como já atrás foi escrito. E porque o povo que conseguira derrotar o inimigo milenar chinês, era mais importante do que a área geográfica em si mesma, intitulava-se a si próprio *Dai-Việt* que quer dizer povo ilustre, ou iluminado, e o território ocupado trazia o nome do proprietário.

Assim, no século XVI, não sabendo falar a língua local, os navegadores portugueses tinham inscrito nos seus roteiros e cartas de marear a enseada da Cochinchina⁴ como topónimo de referência. E nessa enseada velejou Duarte Coelho que fora encarregado em 1523, pelo capitão de Malaca,

² CORTESÃO, Armando (Dir.) - *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues, Leitura e Notas de Armando Cortesão* (1978), pp. 249-251.

³ LÊ, Thành Khôi – *Histoire du Viêt Nam des origines à 1858*, (1987), pp. 201-204 e 397.

⁴ MOURÃO, Isabel Augusta Tavares – *Portugueses em Terras do Dai-Việt (Cochinchina e Tun Kim) 1615-1660* (2005), pp. 36-40. Ver também sobre rotas e roteiros e navegadores o que foi escrito por Jorge Semedo de Matos e Pierre-Yves Manguin. MATOS, Jorge Semedo - *Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII* (2018), pp. 129-191. MANGUIN, Pierre-Yves - *Les Portugais sur les Côtes du Viêt-Nam et du Champã. Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVIe, XVIIe XVIIIe)*, (1972), pp. 37-177.

Jorge de Albuquerque, de fazer o reconhecimento do litoral⁵. Nesse período os contactos com as populações costeiras eram ainda irregulares, mas a frequência foi aumentando, sobretudo a Sul que possuía melhores portos naturais e abundância de produtos relevantes para o comércio internacional.

Os Nguyễn vão ter papel de relevo na cena política local justamente a partir de 1533⁶. Esse protagonismo foi sendo adquirido paulatinamente, já que depois da invasão Ming se seguiu um século de convulsões políticas, mas coube a Nguyễn Kim restaurar a dinastia dos Lê. A recuperação do território levou à ascensão de alguns militares, nomeadamente das famílias Trinh e Nguyễn que derrotaram os outros rivais, acabando a governar em nome dos Lê e a digladiar-se entre si durante mais de um século.

Em 1558, Nguyễn Hoàng foi nomeado governador de Thuận-hóa. Enviado para Sul para administrar um relativamente pequeno território, embora com obrigação de proteger a zona da fronteira com o Champá. Seguir-se-ia no início do século XVII uma política expansionista à custa dos vizinhos.

Em 1611, Nguyễn Hoàng conquistou Phú-yên ao Champá. Em 1620 os Nguyễn cessam de enviar tributos aos Lê. O território fica dividido em dois, com os Trinh a governarem a Norte do rio Gianh e os Nguyễn a Sul. O poder dos Lê torna-se apenas nominal e sacralizado. Em 1627, surge a primeira guerra entre as duas famílias de governantes. Outras campanhas militares se seguirão até 1672, com avanços e recuos de um lado e outro.

As conquistas para Sul foram também continuando progressivamente. Em 1653 houve a anexação de Khánh-hòa. Em 1658 o Camboja reconheceu a suserania dos Nguyễn. Em 1687, os Nguyễn fixaram a capital em Huê (Phú-xuân). Em 1693, anexaram Binh-thuân e em 1698, Biên-hòa e Gia-dinh (Saigão) pondo fim ao que restava do reino do Champá.

As lutas pelo poder continuaram ao longo do século XVIII. As revoltas populacionais multiplicaram-se e a não menos importante terá sido a dos Tây-son. Os Nguyễn, entre avanços e recuos, perderam quase tudo, mas recuperaram e, em boa parte, com a colaboração dos Portugueses⁷.

⁵ BARROS, *Década III*, Livro VIII, fl. 218v. MOURÃO, Isabel A. Tavares - Duarte Coelho: Facetas de uma personalidade empenhada na construção política do império. In **D. João III e o Império Actas do Congresso Internacional comemorativo do seu nascimento (2002)**, (2004), pp. 205-216 e p. 213 e nota 52. Segundo Fernão Mendes Pinto, Duarte Coelho já teria deixado na Ilha de Cu Lào Cham (Pulo Champeiló) uma inscrição gravada numa rocha muito alta, junto de uma ribeira, com o desenho de uma cruz formosa e aos pés da cruz a expressão «*era de 1518*» e por baixo «*Duarte Coelho*». Ver PINTO, Fernão Mendes – **Peregrinação**, (Ed. Europa-América) vol. 2º, Capítulo 220, p. 34.

⁶ Lê, Thành Khôi – **Histoire du Viêt Nam...**, p. 248 e seguintes, e quadro cronológico pp. 398 – 401.

⁷ Lê Thành Khôi – **Histoire du Viêt Nam...**, p. 333 referido que no início de 1787 Nguyễn Van Thành recebeu uma proposta do governo de Goa em que os Portugueses se ofereciam para pôr ao seu dispor 56 navios para o ajudar a recuperar o seu património o que não terá deixado contente o rei do Sião. Ver também MANGUIN, Pierre-Yves – **Les Nguyễn, Macau et le Portugal, Aspects politiques et commerciaux d'une relation privilégiée en Mer de Chine 1773-1802** 1984, p. 95 referido que capitão António (Januário António da Rosa) participou em 1794 em combates navais ao lado de Nguyễn Ánh. Ver também BARROW, John – **A Voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793: containing a general view of the valuable productions and the political importance of this flourishing kingdom and also of such European settlements as were visited on the voyage: with sketches of the manners, character, and condition of their several inhabitants. To which is annexed An Account of a journey made in the years 1801 and 1802 to the residence of the chief of the Booshuana Nation being the remote point in the interior of Southern Africa to which Europeans have hitherto penetrated**, (1806), p. 248, onde foi referida a batalha de «Quin-Nong» (Qui-nhơn) em que 7 barcos portugueses terão participado.

Os Jesuítas também foram dando algum contributo ao longo do tempo⁸. A queda definitiva dos Trinh ocorreu em 1786 e a dos Lê em 1787. Em 1801, Nguyễn Anh reocupou a capital Huế, e no ano seguinte entrou em Thang-Long (Hà Nội). Surgia assim a dinastia dos Nguyễn que iriam governar até 1945, tendo sido o seu império reconhecido pela China, em 1804, sob o nome de Việt Nam (Povo do Sul).

E os Portugueses que iniciaram contactos com a população local ao sabor de marés e monções, pelo menos desde a tentativa frustrada de envio de embaixada à China, em 1516, com Fernão Peres de Andrade, souberam manter esses contactos. De forma oficial ou privada, ao longo de cinco séculos, tiveram uma relação privilegiada com os senhores Nguyễn, daí resultando benefícios, embora não isentos de sobressaltos.

No século XVI, não deveremos esquecer Fernão Mendes Pinto que aludiu por diversas vezes à Cochinchina na sua *Peregrinação* revelando inúmeros conhecimentos sobre a região e seus costumes e tentando pela primeira vez transcrever foneticamente palavras das línguas locais⁹, sem obter por isso reconhecimento merecido, porque sempre tem sido mais fácil elogiar a sua imaginação¹⁰. Com, ou sem intérpretes, o comércio foi sendo feito com grande vantagem para quem arriscava e tinha sucesso, apesar dos mares orientais andarem infestados de piratas e muitos muçulmanos considerarem os Portugueses seus inimigos, desde que lhes reduzimos substancialmente o comércio oriental. Os capitães da fortaleza de Malaca incentivavam os negócios, também em proveito próprio. E o Estado Português facilitava a mercancia como recompensa por bons serviços prestados, cumprido que fosse o serviço militar, nomeadamente com as permissões para viagens ao Japão que incluíam escalas em diversos lugares, nomeadamente nas terras dos Nguyễn.

Seria difícil elencar todos os navegadores e todos os fidalgos e comerciantes que frequentaram o litoral dos territórios governados pelos Nguyễn, tanto mais que o segredo sempre foi a alma do negócio. No entanto a partir do início do século XVII, tendo ficado Portugal sob o domínio filipino em 1580, tornámo-nos alvo preferencial dos inimigos dos Habsburgo, da região da Flandres, vulgarmente designados por Holandeses. Alargando-se ao Extremo-Oriente os conflitos entre Portugueses e Holandeses, as relações entre os Portugueses e os Nguyễn iriam adquirir um carácter diferente, com interesse para ambas as partes. Tornava-se, porém, indispensável para um melhor entendimento, conhecer e saber comunicar em língua nativa, evitando intérpretes que nem sempre transmitiam adequadamente as intenções e as propostas.

⁸ MANGUIN – *Les Portugais sur les Côtes...*, p. 215 e seguintes, onde se refere, por exemplo, o desempenho do Padre jesuíta João António Arnedo servindo de intermediário, ao serviço de Nguyễn Phước Chu, com o Senado de Macau e com os governos de Goa e de Portugal.

⁹ Sobre este assunto ver MOURÃO, Isabel - Aspectos da presença portuguesa na Cochinchina e no Tun Kim (Vietname). In **Os Portugueses e o Oriente – História, itinerários, representações** (Rosa Maria Perez [coordenação]), (2006), particularmente pp. 259-262.

¹⁰ MOURÃO, Isabel - Aspectos da presença..., p. 260 nota 1, onde é referida a opinião e erro de Michel Cartier. CARTIER, Michel - Voyage à travers une Chine imaginaire: La “Pérégrination” de Fernão Mendes Pinto». In **Actes du IV^e Colloque international de Sinologie** (Chantilly -1983)), particularmente pp. 82-83. Ver também WHEELER, Charles - A Coastal Panorama of Cochinchina (Vietnam) and Champa in the *Peregrinação*. In **Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação – Studies, Restored Portuguese Text, Notes and Indexes**, Vol. I, 2010, pp. 163-184.

Foi, neste contexto, solicitado, à Companhia de Jesus, o apoio para uma missão da maior importância. Até então vários padres e frades de diversas ordens religiosas tinham viajado com fidalgos¹¹ e mercadores e haviam permanecido, durante escalas, mais ou menos longas ao sabor das monções, nos territórios do Dai-Viêt e do Champá, mas ninguém tinha conseguido aprender as línguas locais de forma consistente. E os Jesuítas tinham tido outras missões consideradas de maior relevância, como no caso da China e do Japão. À Companhia de Jesus foi endereçado o pedido pelo governo de Goa e foi aceite. Era uma oportunidade para ajudar a colmatar a grave crise que os Jesuítas estavam vivenciando pelos acontecimentos no Japão, donde tinham sido expulsos em 1614, e aliviava-se a pressão devido ao retorno de tantos missionários ao Colégio em Macau. A diáspora japonesa, com a estada de muitos cristãos nos territórios do Dai-Viêt era uma motivação suplementar e uma esperança para uma viagem de regresso a terras nipónicas, mesmo se clandestina.

Em 1615, chegaram os primeiros padres: Francesco Buzomi e Diogo de Carvalho, ambos falantes de japonês e acompanhados de um irmão coadjutor e alguns catequistas (*dógicos*) japoneses. As notícias trazidas do Japão sobre as ocorrências com os missionários não contribuíram para uma boa aceitação dos Jesuítas nos territórios administrados pelos Nguyễn. Houve tumultos motivados por estragos nas colheitas, e as cheias e secas eram interpretadas como presságios do descontentamento do céu por causa da nova religião, além disso receava-se que os cristãos se tornassem vassalos do rei de Portugal e privassem os senhores da terra dos respectivos impostos, acabando por ser decretada nesse ano a expulsão dos missionários.

Ignorando-se a situação na missão, foi enviado de Macau o Padre Francisco de Pina que ficaria temporariamente escondido em *Fayfô* (Hói An). Em 1617, prosseguiu a perturbação. Buzomi que andara escondido regressou a Macau por motivo de doença e Diogo Carvalho embarcou para o Japão, onde pouco depois iria tornar-se mártir.

Entretanto Francisco de Pina aplicava-se a estudar a língua da terra. Em breve viria a tornar-se o primeiro português conhecedor da língua local e pôde tornar-se intérprete. Nessa aprendizagem foi transcrevendo foneticamente todas as palavras que ia conhecendo, tomando a língua portuguesa como matriz de escrita. Não esquecer que nas terras dos Nguyễn se utilizava a escrita chinesa, também havia uma outra escrita inspirada nessa e designada por *Nôm*, e nas terras conquistadas ao Champá a língua de cultura era o sânscrito, além da língua chame, e nenhum desses tipos de escrita era fonético. Francisco de Pina¹² iniciou uma importante inovação e começou a ensinar o seu método e a língua da terra, a dois dos padres que foram enviados de Macau para a Missão da Cochinchina, no final do ano de 1624: António de Fontes e Alexandre Rhodez. Pina começou a redigir também uma Arte da

¹¹ Veja-se sobre os Fidalgos a obra de BOXER, Charles Ralph – **Fidalgos no Extremo-Oriente 1550-1770**, (1990) e **O grande navio de Amacau** (1989).

¹² Francisco de Pina, natural da cidade da Guarda onde terá nascido em 1586, estudou em Coimbra, foi enviado à Índia, viveu depois em Macau até seguir para a Cochinchina onde faleceu num naufrágio em 1625 próximo de Danang. MOURÃO, Isabel – **Portugueses em Terras do Dai-Viêt**, p. 53 e nota 61 onde são citadas fontes primárias do Arquivo Romano da Companhia de Jesus, nomeadamente as cartas anuais da Cochinchina relacionadas com Pina, e p. 319.

língua da Cochinchina¹³. O seu método de transcrição fonética viria a ser aperfeiçoado e adaptado no Tun Kim por Gaspar do Amaral, enviado como Superior para fundar uma Missão na corte dos Trinh¹⁴. A língua falada no Norte tinha (e ainda hoje conserva) variações fonéticas relativamente ao Sul e Amaral elaborou o primeiro dicionário de tunquinense-português, terminado em 1634.

A transcrição fonética da língua nativa, na matriz da escrita da língua portuguesa, facilitava a aprendizagem aos Padres Jesuítas que eram falantes de português e permitia a comunicação com as populações. Cedo foi incentivada a sua utilização entre os convertidos ao Cristianismo, nomeadamente os catequistas no Tun Kim. Quando os nativos aprendiam a nova forma de escrita podiam eles próprios ter facilitada a comunicação com os Padres. Uma nova literatura de cariz hagiográfico e cristão surgiu. Orações e tratados relacionados com os sacramentos, e histórias da vida de Cristo e de outros santos que os missionários escreveram na língua local, com a nova grafia, foram recolhidos para maior divulgação. A transcrição fonética facilitou também a aprendizagem da língua portuguesa, para quem tivesse intenções de seguir em Macau estudos teológicos, conforme era intenção de Gaspar do Amaral, já que segundo ele a divulgação da mensagem de Cristo não podia depender exclusivamente dos missionários europeus. Com esse intuito, elaborou o dicionário de língua local vertido em português, a fim de ser utilizado pelos falantes de vietnamita. Esta foi decerto a maior mudança introduzida pelos Portugueses a par de uma nova religião com impacto cultural e que perdura até aos dias de hoje.

A situação dos Padres que continuaram a chegar à Cochinchina tornou-se um pouco mais tranquila até 1625. Não esqueçamos que os Nguyễn iniciavam a sua política expansionista e independentista e quaisquer aliados seriam de utilidade, mas ocupar territórios onde as populações eram portadoras de diversas crenças e que se pretendia que fossem pacificadas, pressupunha algum cuidado. Consideravam mais útil a difusão do Budismo, do que qualquer outra religião que incentivasse o confronto em vez da aceitação da roda do destino. E os monges no seu proselitismo não viam com bons olhos a concorrência que lhes reduziria as esmolas.

A situação do Padre Francisco de Pina era muito peculiar porque, ao contrário de outros estrangeiros tinha acesso facilitado à corte do príncipe, porém a vida e a permanência dos padres, na Cochinchina, ficaria doravante dependente de bons negócios entre os Nguyễn e os Portugueses. Nunca conseguiram os Jesuítas libertar-se dessa condicionante na Cochinchina, excepto se considerados de importância relevante pelos seus particulares conhecimentos científicos em geral, ou por conhecimentos médicos também, como no caso de Christoforo Borri, Pero Marques (luso-japonês)

¹³ JACQUES, Roland - Aux origines du Quôc Ngu: Quelques observations sur les circonstances historiques et l'environnement scientifique des premiers écrits sur la phonétique vietnamienne. (1995), pp. 93-109; Le Portugal et la romanisation de la langue vietnamienne. Faut-il réécrire l'histoire? (1998), p. 21-54. Ver ainda deste autor: **L'œuvre de quelques pionniers portugais dans le domaine de la Linguistique Viêtnamienne, jusqu'en 1650**, tese policopiada, Paris: Institut National des Langues et Civilisations Orientales, 1995; **Portuguese pioneers of Vietnamese prior to 1650, L'œuvre de quelques pionniers portugais dans le domaine de la Linguistique vietnamienne jusqu'en 1650** (2002).

¹⁴ Sobre Amaral ver MOURÃO, Isabel Augusta Tavares – **Gaspar do Amaral S.J. (1594-1646) La vie et l'œuvre d'un Jésuite portugais fondateur de la mission jésuite du Tun Kim à la cour des Trinh**, tese de doutoramento policopiada, (2011) vol. 2.

e Francisco Rivas no século XVII, Bartolomeu da Costa, João António Arnedo e João Loureiro no século XVIII. Contudo tiveram de manter o estatuto de intermediários para bons negócios, como se fossem agentes ao serviço dos governantes locais. Muitas vezes tiveram de deslocar-se para contactar capitães de embarcações ancoradas na ilha de Cu Lào Cham, como foi o caso de Pina que em 1625 perdeu a vida num naufrágio ao regressar a Danang. Às vezes tiveram mesmo de ir a Macau em serviço dos Nguyễn, como aconteceu com o padre luso-japonês Pero Marques. A missão sofreu também as consequências de tudo o que acontecia no Japão, de onde chegavam notícias contra os Padres e contra os Portugueses, trazidas por mercadores japoneses expatriados e não cristãos, ou por chineses. A teimosia de quererem os missionários regressar clandestinamente ao Japão onde viriam sempre a ser martirizados e de onde vinham rumores de revoltas de cristãos contra o poder instituído, só criavam desconfiança e originavam proibições de conversão dos habitantes locais. Não terá sido boa opção também o traje à moda da Índia, para uso local dos Jesuítas. Vestirem-se ao jeito dos monges, em vez de usarem algo semelhante aos mandarins chineses, como foi a escolha no Tun Kim a partir de 1629, não era prestigiante para os Jesuítas.

Ao longo do tempo, a relação comercial frutificou e os Portugueses em geral foram encarados como gente que não lhes iria fazer guerra, tornando-se aliados preciosos de uma região em permanente conflito bélico. As mezinhas chinesas para tratar ferimentos, as moedas de cobre chinesas para pagamento aos soldados ou para derreter e transformar em armas, as sedas e produtos de luxo para a corte, e a tecnologia de ponta para a guerra nomeadamente os canhões, a pólvora e de outros produtos, foram afluindo à Cochinchina, provenientes de Macau.

Outro aspecto, particularmente importante, e consequência do contacto com os Portugueses, foi a introdução de novas estratégias e tecnologia militar inovadora. A arte da guerra iria transformar-se com as novas técnicas militares. Assim os elefantes foram paulatinamente eliminados dos combates, desde que os Portugueses os tinham tornado inoperacionais para a guerra, atingindo-os com lume nos olhos e causando com isso grandes danos no campo dos adversários¹⁵.

Ter Portugueses como conselheiros militares, ou como militares, num campo de batalha desmoralizava qualquer adversário. E a fama dos militares portugueses era quase uma lenda. Compravam roupas e chapéus de abas largas aos Portugueses, num território com regras de vestuário bem definidas, e a única ideia que nos ocorre era a de poderem servir de disfarce. Na impossibilidade de terem Portugueses de verdade num campo de batalha, podiam, usando os disfarces, sugerir ao inimigo que os tinham. Tal poderá ter sucedido num dos primeiros momentos de confronto entre os Nguyễn e os Trinh, já que não consta que qualquer Português tenha estado envolvido, mas os senhores Trinh terão avistado, ao longe, trajes portugueses e pensaram que isso sucedera¹⁶...

¹⁵ MOURÃO, Isabel – *Portugueses em Terras...*, p. 272 e nota 180. BORRI Christoforo - *Relation de la nouvelle mission des Pères de la Compagnie de Iesvs au Royaume de la Cochinchine, tradvite de l'Italien dv Père Christoffe Borri Milanois, qui fut un des premiers qui entrerent en ce Royaume par le Père Antoine de la Croix de la mesme Compagnie*, Lille, 1631, pp. 41-42.

¹⁶ RHODES Alexandre de – *Histoire du Royaume de Tunquin*, (edição bilingue francês e vietnamita), Hô-Chí-Minh-cidade: 1994, capítulo IX, pp. 150, 151.

A compra de armas aos Portugueses tornou-se habitual, nomeadamente a aquisição de espadas e canhões. Com os canhões, e por causa dos mesmos eram necessárias fortificações e estruturas onde colocá-los de forma adequada. Melhor do que encomendar canhões a Macau, foi passar a produzi-los na Cochinchina com técnicos especializados. E é assim que João da Cruz¹⁷, irá do Camboja para ali e, juntamente, Clemente da Cruz, seu filho. Irão residir em permanência em terras dos Nguyễn onde receberão inúmeros privilégios, tornando-se protectores da comunidade de cristãos e possuindo capela própria na sua residência.

Ao longo dos séculos a cooperação militar não esmoreceu. Durante a rebelião dos Tây-son que teve início em 1771, os Portugueses posicionaram-se mais uma vez ao lado dos Nguyễn. A reunificação do Việt Nam contou com a nossa cooperação efectiva. Segundo John Barrow¹⁸ que acompanhou uma embaixada inglesa à China e tiveram de fazer escala nas imediações de Danang, onde recolheu informações, 7 barcos portugueses estiveram presentes numa batalha.

Com as embaixadas eram trazidas sempre prendas, e os Jesuítas excediam-se na procura de objectos de prestígio e os relógios, já no século XVII, eram uma das novidades tecnológicas. Com essa oferta iria surgir um novo conceito de tempo. Até então, na Cochinchina observava-se o curso dos astros para elaborar um calendário lunar, e a contagem do tempo fazia-se sem recurso a horas, minutos e segundos. O dia era repartido em 12 momentos e cada um era designado pelo nome de um dos animais que acorreu ao chamamento de Buda, seguindo o rumo cronológico da história. O mesmo acontecia com os meses. Havia uma grande preocupação com a elaboração do calendário anual e com a previsão dos eclipses. Apercebendo-se disso a Companhia de Jesus tratou de enviar aos Nguyễn um dos seus sábios que em Macau, aguardava inutilmente a possibilidade de entrar no império dos Ming. Foi assim que Christoforo Borri chegou, em 1619, à Cochinchina e aí permaneceu até 1622¹⁹. A Borri devemos agradecer a obra publicada em Roma, em 1631, com o título *Relatione della Nuova Missione delli PP della Compagnia di Giesu al Regno della Cocincina*, onde descreveu a sua experiência naquela missão e tudo o que lhe foi permitido observar. Pouco depois, verificando-se a relevância da informação para os leitores europeus ávido de curiosidades, a obra foi traduzida em francês e de novo publicada. Borri teve oportunidade de calcular e corrigir as previsões de um eclipse nas terras dos Nguyễn, e terá contribuído involuntariamente para a punição severa de alguns mandarins que de forma incompetente tinham feito os cálculos. O surgimento de um eclipse era encarado de forma supersticiosa e receando-se que o astro desaparecesse para sempre, obrigava a um ritual onde comparecia toda a corte; ao ritmo dos tambores, na hora

¹⁷ MANGUIN, *Les Portugais sur les Côtes...* pp. 204-207, 214. MALLERET, Louis – **Pierre Poivre**, p. 180. Segundo Malleret, que se baseia nos escritos de Pierre Poivre, terão sido fundidos canhões por João da Cruz em 1661, outros ostentando armas de Camboja, por outros portugueses em Hà-Tiên; havia ainda em Hué alguns de fabrico holandês e outros com armas de Portugal e Espanha resultantes de naufrágios, nos bancos das Paracels.

¹⁸ Ver nota 6. BARROW, John – *A Voyage to Cochinchina...* p. 248.

¹⁹ MOURÃO, Isabel A. T. – *Portugueses em Terras do Dai-Việt...*, p. 38 e nota 16 (onde constam notas biográficas) e p. 318. Borri era natural de Milão onde terá nascido em 1583; entrou para a Companhia em 1601, foi professor de Matemática, correspondia-se com Galileu, e interessava-se por astronomia; regressou a Portugal para apresentar a Filipe III um projecto de medição da longitude no mar.

prevista, faziam-se preces, no meio de um grande clamor. O erro do cálculo horário era nefasto para todos os participantes na cerimónia. Terão sido os Jesuítas a convencer os governantes de que pela lei da Natureza tudo voltaria à normalidade, com, ou sem, rituais protocolares.

Culturalmente, com o comércio desenvolveu-se uma língua franca, e com as novidades introduziram-se novos vocábulos de que alguns como «sabão» e «copo» perduram até aos nossos dias.

A guerra sempre presente, na história antiga e recente do Viêt Nam, nunca nos impediu de manter contactos e fazer comércio. No século XIX, quando o Viêt Nam se encontrava sob domínio francês, sentimo-nos obrigados a criar um consulado, em Saigão em 1870²⁰. No século XX, apesar das inúmeras dificuldades mantiveram-se os negócios. Houve pedidos de ajuda encaminhados para as embaixadas de Portugal e um tratado de comércio proposto, em 1957, pelo governo do Viêt Nam do Sul, através do Alto Comissariado do Governo da República do Viêt Nam em Paris, à Embaixada de Portugal nessa cidade, e foi ratificado a partir de Fevereiro de 1958, pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de Portugal²¹.

De entre diversos produtos exportados por Portugal há que destacar no século XX os medicamentos produzidos nos nossos laboratórios²² e a cortiça²³. Este último produto em 1959 e 1960 seguiu em grande quantidade, mas a sua exportação sofreria um corte em 1961, apesar de outras exportações portuguesas da metrópole e das colónias continuarem bem sucedidas. Excediam então as exportações portuguesas, em larga escala, o volume das importações vindas do Viêt Nam.

Em conclusão: mais de cinco séculos de contactos permitiram, apesar da distância e de algumas mútuas e episódicas incompreensões, prestigiar a nação portuguesa como gente honrada que nunca lhes fez guerra e os apoiou em momentos de adversidade. As partilhas culturais, tecnológicas e outras foram de utilidade, nomeadamente a grafia fonética da língua que é de uso quotidiano no Viêt Nam dos nossos dias.

²⁰ **Consulado Saigão**, Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros, caixa 649 (1870-1923).

²¹ Arquivo do MNE, 2º Piso, Armário 6, M 519 (**cartas da Embaixada de Portugal em Paris**, do embaixador Marcello Mathias, e cópia do texto em francês da Embaixada da República do Vietnam datada de 21/2/1957).

²² Veja-se correspondência trocada (9 cartas) entre os Laboratórios **ATRAL** e o MNE e a Embaixada de Portugal em Washington, com respostas, entre 7 de Fevereiro e 12 de Outubro de 1961 sobre as dificuldades impostas pelos Estados Unidos ao envio de medicamentos de Portugal com a imposição de controlo pela organização *Food & Drug Administration* - Arquivo MNE: EEA M95, Dossier Viêt-Nam, Proc. 41, 22, Anos 1962/64.

²³ Sobre Exportação de cortiça para Vietnam do Sul ver Arquivo MNE: EEA M95, Dossier Viêt-Nam, Proc. 41, 22, diversas cartas do ano 1962, entre Abril e Novembro. Particularmente de destacar uma do Ministério da Economia (Sec. de Estado do Comércio) para Director-Geral dos Negócios Económicos e Consulares datada de Lisboa de 6 de novembro de 1962, e assinada por António Carlos Fezas Vital onde se refere [...] *embora a exportação de aglomerados de cortiça para o Vietnam tenha atingido, em 1959 e 1960, cifras razoáveis, considerando o montante reduzido das exportações deste tipo no conjunto das nossas exportações de cortiça para este país, em 1961, e o volume total do comércio do nosso País com o Vietnam – as nossas exportações, tanto do Ultramar como da Metrópole excedem em muito as importações – que afasta a hipótese de aplicação de medidas de retaliação, são de parecer que, neste momento, talvez seja de considerar satisfatória a explicação da Embaixada do Vietnam consignada na Nota de que V. Exa nos enviou fotocópia...*

Bibliografia

Cartas da Embaixada de Portugal em Paris, do Embaixador Marcello Mathias, e cópia do texto em francês da Embaixada da República do Vietnam datada de 21/2/1957, Arquivo do MNE, 2º Piso, Armário 6, M 519.

Consulado Saigão, Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros, caixa 649 (1870- 1923).

Dossier Viêt-Nam, Arquivo MNE: EEA M95, Proc. 41, 22, Anos 1962/64.

BARROW, John – **A Voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793: containing a general view of the valuable productions and the political importance of this flourishing kingdom and also of such European settlements as were visited on the voyage: with sketches of the manners, character, and condition of their several inhabitants. To which is annexed An Account of a journey made in the years 1801 and 1802 to the residence of the chief of the Booshuana Nation being the remote point in the interior of Southern Africa to which Europeans have hitherto penetrated**, Londres: T. Cadell and W. Davies, 1806. Sem ISBN.

BORRI Christoforo – **Relation de la nouvelle mission des Pères de la Compagnie de Iesvs au Royaume de la Cochinchine, traduite de l'Italien du Père Christoffe Borri Milanois, qui fut un des premiers qui entrèrent en ce Royaume par le Père Antoine de la Croix de la mesme Compagnie**, Lille: 1631. Sem ISBN.

BOXER, Charles Ralph – **Fidalgos no Extremo-Oriente 1550-1770**, Macau: Fundação Oriente e Centro de Estudos Marítimos, 1990. Sem ISBN.

- **O grande navio de Amacau**, Macau: Fundação Oriente e Museu e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 4ª edição, 1989. Sem ISBN.

- **O império marítimo português 1415-1825**, Lisboa: Edições 70 Lda., 1969. ISBN: 972-44-0846-9.

CARTIER, Michel - **Voyage à travers une Chine imaginaire: La “Pérégrination” de Fernão Mendes Pinto**. In **Actes du IVe Colloque international de Sinologie (Chantilly-1983)**, Paris: Institut Ricci, p. 75-93. ISBN: 2-9505602-0-2.

CORTESÃO, Armando (Dir.) – **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues, Leitura e Notas de Armando Cortesão**, Coimbra: Acta Universitatis Conimbrigensis, 1978, sem ISBN.

JACQUES, Roland – **De Castro Marim à Faïfo: Naissance et développement du padroado portugais d'Orient des origines à 1659**, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian Serviço de Educação, 1999, ISBN: 972-31-0844-5.

- **Des Nations à Évangéliser: Génèse de la mission catholique pour l'Extrême - Orient**, Paris: Éditions du Cerf, 2003. ISBN: 2-222-96746-5.

- **Les missionnaires portugais et le début de l'Église Catholique au Viêt-Nam**, Strasbourg/Californie: édition bilingue français- vietnamien, 2vols., 2004. ISBN: 9782912554260, 2912554268.

- **Portuguese Pioneers of Vietnamese prior 1650/ L'œuvre de quelques pionniers portugais dans le domaine de la Linguistique vietnamienne jusqu'en 1650**, Banguécoque: Orchid Press, 2002. ISBN: 9748304779.

- **Aux origines du Quôc Ngu: Quelques observations sur les circonstances historiques et l'environnement scientifique des premiers écrits sur la phonétique vietnamienne**. In *Tạp San Khoa Hoc A – Dhtth T P. HCM- Annals of HCM city University*, 3/1995, Vietnam, 1995, Sem ISBN, pp. 93-109.

- **Le Portugal et la romanisation de la langue vietnamienne. Faut-il réécrire l'histoire?** In **Revue française d'histoire d'Outre-Mer**, tomo 85 (1998), nº 318, França: 1998, p. 21-54.

LÊ, Thành Khôi – **Histoire du Viet Nam des origines à 1858**, Paris: Sudestasie, 1987, sem ISBN.

MALLERET, Louis – **Pierre Poivre**, Paris: École Française d'Extrême-Orient, Publications de l'ÉFEO vol. XCII, 1974. Sem ISBN.

MANGUIN, Pierre-Yves – **Les Nguyễn, Macau et le Portugal – Aspects politiques et commerciaux d'une relation privilégiée en mer de Chine 1773-1802**, Paris: École Française d'Extrême-Orient, 1983, ISBN 2-85539-726.

- **Les Portugais sur les Côtes du Viêt-Nam et du Campã – Étude sur les routes maritimes et les relations commerciales, d'après les sources portugaises (XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles)**, Paris: École Française d'Extrême-Orient, 1972, sem ISBN.

MATOS, Jorge Semedo de – **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**, Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, I.P., Ministério da Ciência e do Ensino Superior, Fundação Jorge Álvares, 2018, ISBN 978-972-8586-55-3.

MOURÃO, Isabel Augusta Tavares – Duarte Coelho: facetas de uma personalidade empenhada na construção política do império. In CARNEIRO, Roberto e MATOS, Artur Teodoro (Coord.) **D. João III e o Império – Actas do Congresso Internacional Comemorativo do seu nascimento**, Lisboa: CHAM e CEPCEP, 2004, ISBN 97298672- 7-5 CHAM e 972-9045-16-X CEPCEP, pp. 205-216.

- **Gaspar do Amaral S.J. (1594-1646). La vie et l'œuvre d'un Jésuite portugais fondateur de la mission jésuite du Tun Kim à la cour des Trinh**, [Texto policopiado], Paris: École Pratique des Hautes Études Sciences Historiques et Philologiques, Mention «Histoire - Textes et Documents» [s.n.], 3 vols., 2011. Tese elaborada para obtenção do grau de doutor em História.

- Gaspar do Amaral au Tun Kim: Quelques aspects de la pédagogie missionnaire au XVIIe siècle. In DIDIER, Hugues et LARCHER, Madalena (Dir.) **Pédagogies missionnaires -Traduire Transmettre Transculturer**. Paris: Éditions Karthala, 2012, ISBN 978-2-8111-0776-5, pp. 53-61.

- **Portugueses em Terras do Dai-Viêt (Cochinchina e Tun Kim) 1615-1660**, Macau: Instituto Português do Oriente e Fundação Oriente, 2005, ISBN 99937-695-3-3.

- Olhares Portugueses sobre o Reino do Dai-Viet no século XVI e na primeira metade do século XVII. In **Oceanos** nº 32, 1997, Lisboa: 1997. Sem ISBN, pp. 105-117.

MOURÃO, Isabel - Aspectos da presença portuguesa na Cochinchina e no Tun Kim (Vietname). In **Os Portugueses e o Oriente – História, itinerários, representações** (Rosa Maria Perez [Coordenação]), Lisboa: Dom Quixote, 2006. ISBN 972-20-3210-0, pp. 255-273.

PINTO, Fernão Mendez – **Peregrinação de Fernam Mendez Pinto em que se da conta de muytas e muyto estranhas cousas que vio & ouuio no reyno da China, no da Tartaria, no do Sornau, que vulgarmente se chama Sião, no do Calaminhan, no de Pegû, no de Maratauão, & em outros muytos reynos & senhorios das partes Orientais, de que nestas nossas do Occidente há muyto pouca ou nenhũa noticia**, Lisboa: Pedro Crasbeeck, 1614, Edição fac-similada, Maia: Castoliva editora lda, 1995. ISBN 9729157235.

PINTO, Fernão Mendes – **Peregrinação**, Mem-Martins-Portugal: Publicações Europa- América Lda., Edição anotada, comemorativa do 4º centenário da morte de Fernão Mendes Pinto, 2 vol., edição nº 40848/3366 e nº 40849/3367.

RHODES Alexandre de – **Histoire du Royaume de Tunquin**, (edição bilingue francês e vietnamita), Hô-Chí-Minh-cidade: 1994. Sem ISBN.

WHEELER, Charles – A Coastal Panorama of Cochinchina (Vietnam) and Champa in the *Peregrinação*. In **Fernão Mendes Pinto and the "Peregrinação"-Studies, restored portuguese text, Notes and Indexes** directed by Jorge Santos Alves, Vol. I Studies, Lisboa: Fundação Oriente / INCM, 2010, ISBN 978-972-785-096-9, pp. 163-184.

A FLORA COCHINCHINENSIS (1790) DO JESUÍTA PE. JOÃO DE LOUREIRO (C.1710-1791): UM TRATADO QUE IMPRESSIONOU OS BOTÂNICOS EUROPEUS DA ÉPOCA

João Abel da Fonseca¹

Resumo

O presente estudo pretende evidenciar que, com a publicação da obra monumental *Flora Cochinchinensis: Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes* (1790), do padre jesuíta João de Loureiro (c. 1710-1791), a botânica europeia passou a conhecer, pela primeira vez, espécies até então desconhecidas. Permitiu, à data, a difusão de conhecimentos relativos a novas taxas da China, Índia, Sudeste Asiático e África Oriental, onde se descrevem e classificam 185 géneros novos e cerca de 1 300 espécies novas, não raro enumerando as suas aplicações medicinais. Deste modo, tornou-se uma obra de referência na história da botânica, da etnobotânica e da farmacopeia mundial, constituindo um auxiliar fundamental para a avaliação das potencialidades da biodiversidade e do estado de conservação da florística tropical.

Palavras-chave: Pe. João de Loureiro, S.J.; *Flora Cochinchinensis: Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes* (1790); Novas taxas de floras da China, Índia, Sudeste Asiático e África Oriental, século XVIII; Circulação do saber no século XVIII; Biodiversidade e conservação das espécies florísticas.

Abstract

The present study aims to highlight that, with the publication of the monumental work *Flora Cochinchinensis: Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes* (1790), by the Jesuit priest João de Loureiro (c. 1710-1791), European botany came to know, for the first time, previously unknown species. To date, it has allowed the dissemination of knowledge regarding new taxa from China, India, Southeast Asia and East Africa, where 185 new genera and around 1,300 new species are described and classified, often listing their medicinal applications. In this way, it became a reference work in the history of botany, ethnobotany and

¹ Licenciado em História e pós-graduado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela FLUL. Investigador do Projecto DIAITA do CECH da Universidade de Coimbra. Sócio correspondente da ACL, académico correspondente da APH, membro emérito da Academia de Marinha. Director da Biblioteca e Cartoteca da SGL, e membro do Conselho Supremo da SHIP. jobe8304@hotmail.com

the world pharmacopoeia, constituting a fundamental aid for evaluating the potential of biodiversity and the conservation status of tropical floristics.

Keywords: Keywords: Father João de Loureiro, S.J.; *Flora Cochinchinensis: Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes* (1790); New taxa of floras from China, India, Southeast Asia and East Africa, 18th century; Circulation of knowledge in the 18th century; Biodiversity and conservation of floristic species.

I – Prólogo

Tomando os oceanos como núcleo central de construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano, no âmbito das interações culturais e tecnológicas, tendo em vista a recolha, compilação e estudo prévio de informações em áreas geográficas prática ou totalmente desconhecidas, capazes de propiciar o progresso científico, pela partilha e circulação na comunidade de cientistas, o tratado *Flora Cochinchinensis*² do padre jesuíta João de Loureiro, publicado em 1790 pela Academia Real das Ciências de Lisboa, para a qual fora eleito em 1781, representa um exemplo paradigmático do contributo de Portugal, como motor primacial da evolução da ciência europeia, a merecer divulgação, mormente, por se tratar de um autor português algo esquecido. O inaciano, que dominava para além do português e do inglês, o latim, o anamita e o chinês, escrevendo em todas estas línguas, permaneceu 36 anos na Cochinchina sendo que na obra em apreço, dividida em dois tomos, 4.º, com 769 páginas de numeração contínua, revelou-se um verdadeiro sistemata ao descrever e classificar cerca de 1 300 espécies botânicas de 185 géneros novos, entre as quais 630 tidas como novidade, a saber: da Cochinchina, 697 espécies; da China, 254; da Cochinchina e da China juntas, 292; da África Tropical, 29; de Moçambique, nove; de Zanzibar, oito; da Índia, cinco; da Península de Malaca, duas; das Filipinas, de Madagáscar e de Samatra, uma de cada estas origens. Para além da matéria botânica, inclui na obra importantes informações sobre a sociedade e a cultura que conheceu e frequentou durante mais de três décadas da segunda metade do século XVIII.



Figura 1 - Frontispício da *Flora Cochinchinensis* (1790), tomo I.

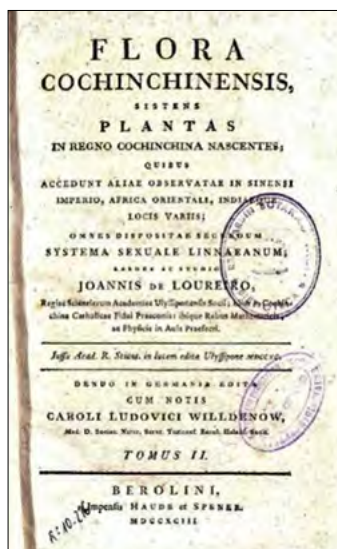


Figura 2 - Frontispício da *Flora Cochinchinensis* (1793), tomo II.

² LOUREIRO – *Flora Cochinchinensis*, I e II.

Uma parte dos estudos de João de Loureiro permanece inédita, à guarda do Arquivo Histórico da Academia das Ciências de Lisboa, a saber: 12 grandes volumes, 8.º, de manuscritos escritos em papel da China, redigidos em caracteres chineses, que constituem uma História de Annam; dois volumes com desenhos de minerais, plantas e animais; dois volumes com 397 desenhos coloridos de plantas com os nomes científicos em latim e vulgares regionais em diferentes línguas; uma flora iconográfica da Cochinchina, escrita em língua anamita, e um dicionário anamita-português. Em vários tomos de Memórias da instituição encontram-se nove trabalhos seus, alguns publicados postumamente, a saber: Memoria sobre o algodão, sua cultura e fábrica³; Memoria sobre a transplantação das arvores mais uteis dos países remotos⁴; Da Incerteza Que Ha Acerca da Origem da Gomma Myrrha. Dá-se noticia de hum arbusto, que tem as mesmas qualidades, e virtudes⁵; Memoria sobre a natureza, e verdadeira origem do Páo de Aguila⁶; Memoria sobre uma especie de petrificação animal⁷; Exame Phisico, e Historico. Se ha, ou tem havido no mundo diversas especies de homens⁸; Descrição Botanica. Das Cúbebas Medicinaes⁹; Consideração Phisica e Botanica. Da planta Aerides, que nasce, e se alimenta no ar¹⁰; Observationes Astronomicae in regno Cochinchinae habitae in urbe Sineae Regis sede¹¹.

Mercê dos seus trabalhos de florística, João de Loureiro e Joseph Banks, futuro presidente da Royal Society, também botânico, mantiveram relações científicas estreitas, sabendo-se como o português, que mereceu a eleição como sócio da prestigiada instituição britânica, enviou da Cochinchina para Londres material assinalável, trocando opiniões sobre a classificação das novas espécies. Numa carta para o cientista inglês, enviou um texto e transmitiu o desejo de ver publicada a sua nota sobre a Nova Genera Plantarum¹². Com destino à Inglaterra, e também à Suécia, das coleções reunidas terá enviado uma com cerca de 60 folhas de herbário de espécies até então desconhecidas e outra contendo 230 novas plantas. Esta realidade está evidenciada no facto de que grande parte dos espécimes coligidos por João de Loureiro se encontrem em importantes herbários naqueles países. Uma outra parte considerável encontra-se em França, no Muséum National d'Histoire Naturelle de Paris, para onde foi levada, a partir de Lisboa, por Étienne Geoffroy Saint-Hilaire, em 1808, na sequência da

³ LOUREIRO – *Memórias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, I, pp. 32-40.

⁴ LOUREIRO – *Memórias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, I, pp. 152-163.

⁵ LOUREIRO – *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, I, pp. 379-387.

⁶ LOUREIRO – *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, I, pp. 402-415.

⁷ LOUREIRO – *Memórias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa*, II, pp. 47-55.

⁸ LOUREIRO – *Memórias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa*, II, pp. 56-81.

⁹ LOUREIRO – *Memórias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa*, II, pp. 82-87.

¹⁰ LOUREIRO – *Memórias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa*, II, pp. 88-98.

¹¹ LOUREIRO – *Memórias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa*, III, II, pp. 1-6; PAIS – *Dicionário Histórico-Biográfico da Academia das Ciências de Lisboa*.

¹² PAIS – *Dicionário Histórico-Biográfico da Academia das Ciências de Lisboa*. Outros trabalhos de João de Loureiro seriam publicados, postumamente, em Inglaterra. Como exemplo: On the nature and mode of production of Agallochum or aloes-wood. [Translated from the Portuguese]. LOUREIRO – *Tracts relative to botany*, pp. 75-90.

invasão francesa comandada pelo general Junot¹³. Pelo exposto, pode avaliar-se como João de Loureiro foi um polímata de reconhecidos méritos e que manteve contactos com eminentes naturalistas botânicos do seu tempo, sendo considerado um dos maiores na Europa setecentista, nomeadamente, como grande especialista em flora asiática, elogiado com particular apreço em Portugal, Alemanha, Inglaterra e Suécia. A sua actividade científica estendeu-se à zoologia (inclusive, a taxonomia humana), à mineralogia, à silvicultura, à matemática, à física, à astronomia, à medicina, à farmacopeia e à paleontologia, detendo-se, neste último caso, na descrição de uma espécie de petrificação animal que terá sido a primeira de um fóssil, em Portugal. A temática da agricultura mereceu também a sua atenção, revelando a necessidade de incrementar no país o cultivo de novas espécies, com vista ao desenvolvimento e ao crescimento económico, como atesta o seu estudo sobre o algodoeiro. Em reconhecimento, várias



Figura 3 - Artigo Extrahido das Actas da Academia Real das Sciencias, da Sessão de 9 de Agosto de 1788. Flora Cochinchinensis, tomo I, 1790, p. III ou IV

espécies botânicas ocorrem associadas ao seu nome por ter sido quem primeiramente as identificou¹⁴. A obra de João de Loureiro deixou uma marca indelével na história da botânica, por se lhe dever a criação de muitos géneros, alguns dos quais ainda hoje são reconhecidos. Entre os mais importantes podem-se referir os seguintes: Liriope; Campsis; Rotula; Enkianthus; Phanera; Mazus e Osmanthus. Foi o primeiro a descrever plantas hoje bastante conhecidas, tais como as espécies¹⁵: *Osmanthus fragrans*; *Ligustrum sinense*; *Dimocarpus longan*; *Litchi chinensis* (que denominou *Dimocarpus chinensis*); *Magnolia figo* (com o

nome *Liriodendron figo*); *Erythrina fusca* e as orquídeas *Aerides odorata* e *Renanthera coccinea*. Existem também muitos espécimes¹⁶ que o recordam no nome científico: *Phoenix loureiroi*; *Cinnamomum loureiroi*; *Ilex loureiroi*; *Eleagnus loureiroi*; *Cryptocarpa loureirii*; *Cinnamomum loureirii*; *Justicia loureiroana*; *Dyospiros loureiroana* e *Clematis loureiroana*¹⁷. Outrossim, ocorre na paleontologia, associado a uma espécie de dinossauro denominada *Draconyx loureiroi*¹⁸.

¹³ PAIS – Dicionário Histórico-Biográfico da Academia das Ciências de Lisboa.

¹⁴ Como exemplo: *Astranthus cochinchinensis* Lour. [Fl. Cochinch.: 222 (1790)], equivalente a *Homalium cochinchinensis* (Lour.) Druce [Druce. (n.d.)]. In Rep. Bot. Exch. Cl. Brit. Isles: 628 (1916 Publ. 1917)].

¹⁵ Ter em atenção que o tipo de um género é uma espécie.

¹⁶ Ter em atenção que o tipo de uma espécie é um espécime.

¹⁷ FOGLIATO – NATURALMENTE Scienza (Web).

¹⁸ MATEUS; ANTUNES – Annales de Paléontologie, pp. 61-73.

II – Introdução

João de Loureiro nasceu em Lisboa, c. 1710, tendo falecido na mesma cidade a 10 ou 18 de Outubro de 1791. Estudou no Colégio de Santo Antão e vestiu o hábito de jesuíta em 1732. Rumou ao Oriente, como missionário, detendo-se cerca de três anos em Goa, onde chegou em 1735, partindo daí para Macau, em 1738, donde foi enviado à Cochinchina (região que englobava o que é, actualmente, o Vietname do Sul e uma parte oriental do Camboja), em 1742, para prosseguir o processo de evangelização iniciado pelos jesuítas havia cerca de 130 anos¹⁹.

Durante os primeiros 100 anos, contados a partir de 1516, pela altura da chegada dos primeiros portugueses à Cochinchina, como se descreve à frente, os contactos entre estes e os povos daquelas paragens longínquas, marcados pelo ritmo das monções, tinham objectivos comerciais, protagonizados por mareantes que viajavam na presença de vicissitudes próprias de quem navegava em mares desconhecidos²⁰. A pouco e pouco, as relações foram-se estreitando, mormente, graças à elaboração de roteiros, fruto do conhecimento adquirido sobre os mares e as costas, bem como à aprendizagem das línguas faladas naquelas regiões, o que permitiu, inclusive, estabelecer acordos diplomáticos. A missiões contribuiu, sobremaneira, para o aprofundamento das relações, na sequência do Padroado do rei de Portugal no Oriente, confirmado pelo papa Leão X, em 1514, que delegava no monarca português o poder exclusivo da organização e financiamento de todas as actividades religiosas nos domínios e nos territórios encontrados pelos portugueses. Os jesuítas portugueses tiveram um papel fundamental nesse estreitamento de relações bilaterais, designadamente, no caso em apreço, com as terras dos Nguyễn, num primeiro momento, e na corte dos Trinh, sobretudo a partir de 1630.

Foi nesta conjuntura que, a pedido do vice-rei da Índia, D. Jerónimo de Azevedo (c.1540-1625), a Companhia de Jesus enviou os primeiros padres do colégio de São Paulo, de Macau, para fundarem a 1.ª missão na Cochinchina, em 1615²¹. Importa ter presente que à data da sua elevação a vice-rei, em 1612, o governante já detinha uma longa experiência no Estado Português da Índia, tendo em conta que foi capitão-mor da costa do Malabar durante aproximadamente 15 anos, antes de ter sido nomeado capitão-geral da conquista do Ceilão no final do ano de 1594, cargo que iria ocupar por cerca de 18 anos (desde o Natal de 1594 até Novembro de 1612), ou seja, um período de duração excepcionalmente longa para um mandato de alto nível na hierarquia. A sua nomeação assinalou um importante ponto de viragem, em sentido expansionista, como garante da sustentabilidade da presença portuguesa no Oriente²². Impunha-se, concomitantemente, dilatar as trocas comerciais, intensificando as rotas marítimas no Sudeste Asiático, bem como prosseguir a missiões, bem sucedida, por exemplo, no Ceilão, após a conversão ao cristianismo, em 1580,

¹⁹ BRAGA – **Pc. João de Loureiro: missionário e botânico.**

²⁰ (CHAM) – **Comemorações 500 Anos Amizade Portugal-Vietname (Web).**

²¹ (CHAM) – **Comemorações 500 Anos Amizade Portugal-Vietname (Web).**

²² BORGES – **Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos**, pp. 127-141.

do rei de Cota (Kotte), Dom João Dharmapala Peria Bandara, que deixaria todo o seu reino como legado ao rei de Portugal. Assim foi, de igual modo, a conversão de Dom Filipe – Iama Singa Bandar, rei de Cândia (Mahanuwara Rajadhaniya), que procurou proteção junto dos portugueses ao ser expulso do seu reino em 1582. Em 1588, juntamente com o seu filho e herdeiro, o príncipe Dom João de Cândia, foram baptizados em Goa. Este último, em 1610, depois de viver cerca de 15 anos no colégio dos Reis Magos, em Bardés, viajou para Lisboa por ordem do monarca português D. Filipe II, sendo que em 1626 renunciou a favor do rei de Portugal os seus direitos aos reinos de Cândia, Cota, Ceitacava e Catercolas, no Ceilão, recebendo de D. Filipe III mais de 4 000 cruzados anuais em pensões eclesiásticas, por ter tomado, entretanto, ordens sacras e fundado a Irmandade de Nossa Senhora da Porta do Céu e do Glorioso São João Baptista, de que foi

o primeiro irmão e juiz, bem como mandado erigir em Telheiras uma igreja, e depois um convento, sob a mesma invocação mariana²³.

Depois deste parêntesis, regressando a 1615, chegaram à Cochinchina, oriundos de Macau, para fundar a 1.ª missão, os padres jesuítas Diogo de Carvalho (1578-1624) e Francesco Buzomi (1576-1639), do colégio de São Paulo. Um outro jesuíta, o padre Francisco de Pina (1585-1625), iria reunir-se ao grupo em Dezembro de

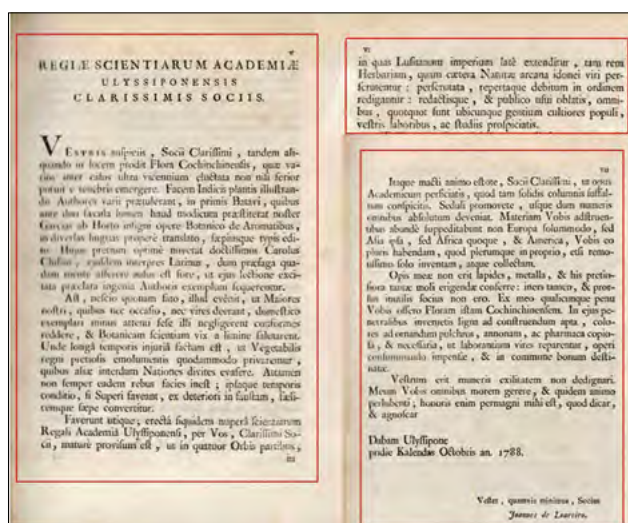


Figura 4 - 'Dedicatória' Regiae Scientiarum Academiae Ulyssiponensis Clarissimis Sociis. Flora Cochinchinensis, tomo I, 1790, pp. V-VII.

1616, chegando a Đàng Trong (= Cochinchina) no início de 1617, instalando-se na residência jesuíta portuguesa na cidade de Hôi Na, tendo alternado o seu trabalho entre este local e a cidade de Qui Nhoín, onde outros inacianos também estavam instalados²⁴. Pina foi o primeiro a aprender a língua da terra, e quem iniciou o processo de latinização da língua anamita que viria a concretizar-se no Quoc Ngu, e na adopção oficial de um registo romanizado distinto do chinês. Nos primeiros tempos serviu de intérprete, ficando ainda facilitada a aprendizagem aos missionários recém-chegados. Tal como os governantes chineses, a dinastia Nguyễn que governava o país também era hostil aos missionários. Acusados de afastar o povo do culto aos seus antepassados, os jesuítas foram efectivamente expulsos em 1629. Interessados, contudo, no

²³ FÉLIX, Catarina – D. João, príncipe de Cândia: fundador do Convento de N.ª S.ª das Portas do Céu.

²⁴ (CHAM) – Comemorações 500 Anos Amizade Portugal-Vietname (Web).

comércio com os mercadores portugueses de Macau, a partir de 1691 os Nguyễn readmitiram os inacianos, que se tinham tornado nos principais intérpretes, uma vez que dominavam a língua anamita, mas proibiram explicitamente o proselitismo e qualquer culto público²⁵.

João de Loureiro, depois de ter adquirido em Goa e Macau vários conhecimentos sobre as drogas e os simples da Índia, ao chegar à Cochinchina, em 1742, integrou-se bem na comunidade local, cedo passou a dominar a língua anamita, sabendo-se como redigiu um dicionário anamita-português. Tendo encontrado um ambiente hostil à pregação da fé católica em espaços públicos, bem como à presença de europeus, viria a conseguir o prolongamento da sua estada, por 36 anos, tornando-se professor de Matemática e de Física ao serviço do rei da Cochinchina, como o próprio relata na *Flora Cochinchinensis*, se bem que com uma breve interrupção, entre 1750 e 1752, quando o recrudescimento da perseguição o obrigou a refugiar-se temporariamente na Índia²⁶. Versado em obras de astronomia, como o tratado de Newton *Philosophiæ Naturalis Principia Mathematica*, a par de outras sobre matérias de ciência do seu tempo, determinou astronomicamente a posição geográfica de Hué, capital da Cochinchina, e de outras cidades, calculando, inclusive, os eclipses que deviam ser vistos entre 1752 e 1774²⁷. Por outro lado, para além de ter recolhido informações junto das populações locais sobre as plantas utilizadas em medicina tradicional, testou a sua aplicação em doentes, tendo-se feito passar por médico para mais facilmente poder atingir os seus objetivos como missionário, algo que concretizava porta a porta, face às já referidas restrições impostas, que proibiam qualquer actividade religiosa de evangelização, ou culto, em locais públicos.

Contam os seus biógrafos, entre os quais o doutor Bernardino António Gomes (filho) no elogio lido na sessão da Academia Real das Ciências de Lisboa, em 30 de Abril de 1865²⁸, que João de Loureiro se embrenhou no estudo da botânica como autodidata, atraído pela curiosidade sobre as mesinhas elaboradas pelos habitantes a partir de plantas associadas à cura de doenças. Ter-se-ia iniciado no estudo aprofundado desta ciência graças a uma coleção de livros que obteve do capitão de um navio inglês navegante na região de Cantão com alguma regularidade, o escocês Thomas Riddel, com quem manteve amizade. Entre as obras contam-se, muito provavelmente, *Systema Naturæ* (1735), *Genera Plantarum* (1735-1737), *Philosophia Botanica* (1751) e *Species Plantarum* (1753), do famoso naturalista sueco Carl Linnæus, a quem se ficou a dever a criação da nomenclatura binomial e os princípios de classificação científica, essenciais para a taxonomia das diferentes plantas²⁹. João de Loureiro, após a recolha, começou a herborizar, a identificar e a classificar as plantas cujo interesse medicinal era conhecido e de outras que ia coletando, em especial as espécies que entendia serem desconhecidas da comunidade científica

²⁵ FOGLIATO – **NATURALMENTE Scienza** (Web).

²⁶ FOGLIATO – **NATURALMENTE Scienza** (Web).

²⁷ PAIS – **Dicionário Histórico-Biográfico da Academia das Ciências de Lisboa**.

²⁸ GOMES – **Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa**.

²⁹ GOMES – **Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa**, pp. 1-16; CARVALHO – **A história natural em Portugal no século XVIII**, pp. 100-101.



Figura 5 - 'Prólogo aos Leitores' Candido, ac Rei Herbariæ Studioso Lectori. Flora Cochinchinensis, tomo I, 1790, pp. IX-XV.

européia. Ciente da importância da sua investigação, encontrou em 1774 uma forma de enviar, via Cantão, um herbário com cerca de sessenta espécimes para Londres e para a Suécia, começando a dar a conhecer o seu nome na Europa, como já referido acima. Em 1777, deixou a Cochinchina para sempre, mudando-se para Bengala, fixando-se em Pondicherry, depois viajou até Macau e daí partiu para Cantão, onde viveu três anos e prosseguiu o estudo de várias espécies da flora regional. Foi nesta cidade que, em 1779, conheceu o já aludido capitão Thomas Riddel, a quem confiou outras 230 plantas herbórizadas para serem enviadas a Joseph Banks, director dos prestigiados Kew Gardens de Londres. Sabe-se que, num primeiro momento, o seu interlocutor na Suécia foi o naturalista sueco Daniel Solander, com quem manteve correspondência, e posteriormente o filho de Carl Linnæus, do mesmo nome, que assumira o lugar do pai na Universidade de Uppsala, em 1763³⁰.

Pela carta régia de 3 de Setembro de 1759 foi efectivada a expulsão dos inicianos do reino de Portugal e respectivos domínios ultramarinos, sendo que o papa Clemente XIV assinou e fez publicar o breve *Dominus ac Redemptor*, em 21 de Julho de 1773, abolindo a Companhia de Jesus. João de Loureiro não foi sensível à primeira medida, mas reagiu à segunda começando a preparar o seu regresso a Lisboa, tendo ainda em atenção a idade, já avançada para a época. Deste modo, partindo de Cantão em Março de 1781, voltou a Macau e daí iniciou a sua derradeira grande viagem, demorando-se cerca de três meses na costa oriental de África e na ilha de Moçambique, onde, uma vez mais, recolheu informações sobre novas plantas, aproveitando para estabelecer comparações com outras que já coligira no Oriente³¹. Chegou a Lisboa em Janeiro de 1782. O sábio português, superior a todas as questões políticas e religiosas do seu tempo, que fora eleito sócio supranumerário da classe de Ciências Naturais da Academia Real das Ciências de Lisboa em 14 de Abril de 1781, elevado

³⁰ PEREIRA – *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, p. 671.

³¹ MERRILL – *Proceedings of the American Philosophical Society*, pp. 229-239; FOGLIATO – *NATURALMENTE Scienza* (Web).

a efectivo em 1787, mereceu um acolhimento entusiástico pelos seus pares, em especial pelo secretário, o insigne abade José Correia da Serra, também botânico de reconhecido mérito. Correspondendo à distinção, ofereceu à academia o seu espólio científico, colaborou activamente com a apresentação de memórias e entregou para publicação o manuscrito da Flora Cochinchinensis, terminada em Lisboa a 30 de Setembro de 1788, oportunamente mandada imprimir à custa da instituição e debaixo do seu privilégio, em 1790³².

A obra causou uma tão grande admiração nos círculos botânicos europeus que, três anos depois, Carl Ludwig Willdenow (1765-1624) fez publicar, em 1793, uma nova edição em Berlim, com a junção de algumas breves notas. Com o título Flora Cochinchinensis [...] Denuo in Germania Edita cum notis Caroli Ludovici Willdenow³³, mais não é que uma republicação da obra original, com umas pequenas alterações e correcções sem importância na nomenclatura, algumas notas em baixo dando certas reduções e alianças sugeridas. Foram eliminados alguns tipos mutilados para indicar certos valores fonéticos nos nomes locais e alguns sinais diacríticos especiais usados na primeira edição. Tal como a edição *princeps*, foi publicada em dois tomos, com paginação contínua. A difusão alargada do precioso tratado foi aproveitada por destacados estudiosos europeus para o estabelecimento dos fundamentos do conhecimento botânico lineano da península indochinesa³⁴. O celebrado botânico francês Antoine-Laurent de Jussieu (1748-1836) também elogiou a obra de João de Loureiro, salientando o zelo científico e a sua excepcional valia, num artigo publicado nos Anais do Museu de História Natural de Paris³⁵. O interesse pela obra botânica do inaciano português tem perdurado no seio da comunidade científica ao longo dos séculos, suscitando vários estudos, tal é o caso, por exemplo, do que lhe foi dedicado, em 1935, pelo reputado botânico estado-unidense Elmer Drew Merrill (1876-1956), especialista na flora da região Ásia-Pacífico, intitulado A Commentary on Loureiro's "Flora Cochinchinensis"³⁶. O tratado monumental não mereceu, contudo, até aos nossos dias, tradução alguma para português.



Figura 6 - Descrição da espécie ACANTHUS ILICIFOLIUS. Flora Cochinchinensis, tomo II, 1790, p. 375.

³² PAIS – **Dicionário Histórico-Biográfico da Academia das Ciências de Lisboa**.

³³ LOUREIRO – **Flora Cochinchinensis [...] denuo in Germania edita cum notis Caroli Ludovici Willdenow**, Tomus I-II.

³⁴ PEREIRA – **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, p. 672.

³⁵ FOGLIATO – **NATURALMENTE Scienza (Web)**.

³⁶ MERRILL – **Transactions of the American Philosophical Society**, pp. 23-28.

III – A Flora Cochinchinensis³⁷

O título completo do primeiro tomo da obra, redigida em latim, é o seguinte:

Flora / Cochinchinensis: / Sistens/ Plantas in Regno Cochinchina Nascentes. / Quibus Accedunt Aliae / Observatae / in / Sinensi Imperio, / Africa Orientali, / Indiaeque Locis Variis. / Omnes Dispositae Secundum / Sistema Sexuale Linneanum. / Labore, Ac Studio Joannis de Loureiro // Regiae Scientiarum Academiae Ulyssiponensis Socii: olim in Cochinchina Catholicae Fidei Praeconis: ibique rebus Mathematicis, ac Physicis in Aula Praefecti. // Jussu Acad. R. Scient. in lucem edita. // Xylaloen, Myrrham, Piper ardens, Sacchara profert: Pluraque si repetas, officiosa dabit. TOMUS I. // ULYSSIPONE / Typis, et Expensis, Academicis / Anno M.D.CCXC. / Permissu Regii Concilii pro Examine, & Censura Librorum³⁸.

Ou seja, em português:

Flora da Cochinchina: Em que se apresentam as plantas nativas do Reino da Cochinchina, às quais se acrescentam outras observadas no Império da China, África Oriental, e vários lugares da Índia. Todas dispostas segundo o sistema sexual de Lineu. Por trabalho e estudo de João de Loureiro, Sócio da Academia Real das Ciências de Lisboa: outrora pregador na Cochinchina da Fé Católica e aí Prefeito na Aula das matérias Matemáticas e Físicas. Editada por ordem da Academia Real das Ciências de Lisboa.

Produce o Aloé da Cochinchina, a Árvore da Mirra, a Pimenta picante, os Sácaros: E dará muitas mais coisas prestimosas, se fores à procura.

TOMO I. Em Lisboa. Com a impressão e as custas da Academia. Ano de 1790. Com a licença do Conselho Régio para o Exame e a Censura dos Livros.

Não cabe entrar em considerações relativas à análise científica deste tratado de botânica, obviamente uma obra datada. Importa, contudo, dar voz ao seu autor nas considerações preliminares que redigiu, em que dá conta de alguns pormenores relevantes. O 'Artigo Extrahido das Actas da Academia Real das Sciencias, da Sessão de 9 de Agosto de 1788', é do seguinte teor: «*Determina a Academia que a Flora da Cochinchina, que o seu Socio João de Loureiro, lhe tinha apresentado, se imprima à custa da Academia, e debaixo do seu privilegio*. Jozé Corrêa da Serra, Secretario da Academia»³⁹.

³⁷ Cumpre agradecer ao doutor Arnaldo do Espírito Santo, professor emérito da universidade de Lisboa, a pronta disponibilidade para ajudar na tradução dos trechos seleccionados da Flora Cochinchinensis incluídos neste capítulo.

³⁸ LOUREIRO – **Flora Cochinchinensis**, I (frontispício).

³⁹ LOUREIRO – **Flora Cochinchinensis**, I, p. III.

Na ‘Dedicatória’ pode ler-se:

«AOS ILUSTRÍSSIMOS SÓCIOS DA ACADEMIA REAL
DAS CIÊNCIAS DE LISBOA.

Com os vossos auspícios, Ilustríssimos Sócios, sai à luz a Flora da Cochinchina, que, abrindo caminho entre vários acasos durante mais de um biénio, não pôde emergir das trevas senão mais tardia. Vários Autores empunharam o archote para dar a conhecer as plantas da Índia, os Batavos em primeiro lugar, às quais, dois séculos antes, facultara não pouca luz o nosso Garcia de Orta na insigne obra de Botânica sobre as Especiarias, logo traduzida em diversas línguas e impresso muitas vezes. Conhecia excelentemente o seu valor Carlos Clúsio [Charles de l'Écluse], seu tradutor para latim, quando com mente como que pressaga, ousou afirmar que havia de suceder que, despertados pela sua leitura, notáveis engenhos seguiriam o exemplo do Autor.

Mas sucedeu, não sei por que fatalidade, que os nossos Maiores, a quem não faltavam nem oportunidade nem forças, menos atentos ao exemplo doméstico, negligenciassem tornar-se iguais a ele, e saudassem apenas do limiar a ciência Botânica. Por isso, em uma longa injúria do tempo, aconteceu que fôssemos de certo modo privados dos preciosos rendimentos Vegetais do reino, com que, entretanto, as outras Nações se tornaram ricas. Nem sempre, todavia, se mantém na mesma a face das coisas; e a própria condição do tempo, se os Deuses forem favoráveis, muitas vezes muda de pior em próspera e feliz.

E foram, de facto, favoráveis; na verdade, uma vez fundada a recente Academia Real das Ciências de Lisboa, imediatamente por vós, Ilustríssimos Sócios, foram tomadas providências para que nas quatro partes do Mundo, por onde se estende o Império Português, homens idóneos perscrutem tanto a Botânica como outros segredos da Natureza: uma vez perscrutados e descobertos, sejam reconduzidos à sua devida categoria; e uma vez, reconduzidos e postos à disposição do uso público, com os vossos trabalhos e estudos providencieis a todos quantos são os povos mais cultos em qualquer parte do mundo.

[...] Por conseguinte, felicito a vossa coragem, Sócios Ilustríssimos, por levardes a cabo um trabalho académico, que vedes sustentado por tão sólidas colunas. Diligentes, promovei-o até se tornar perfeito em todos os aspectos. A matéria será abundantemente posta à vossa disposição não só pela Europa, mas também pela própria Ásia e ainda também pela África e a América, devendo por Vós ser tanto mais estimada, quanto o mais das vezes é encontrada e colhida em solo próprio, embora remotíssimo.

Não pertence à minha actividade, apanhar pedras, metais, e outras coisas mais preciosas para erguer tamanha mole: não serei, todavia, um sócio inerte e de todo inútil. Da minha provisão, qualquer que ela seja, ofereço-vos essa Flora da Cochinchina. Nos seus recantos encontrareis madeiras aptas para a construção, cores belas para ornamentar, alimentos e fármacos abundantes e necessários para restaurar as forças dos que trabalham, empregadas a consumir a obra e aplicadas ao bem comum.

É vosso dever não desdenhar da exiguidade da oferta. O meu é mostrar a todos Vós deferência, e sem dúvida com muito agrado; para mim é motivo de grandíssima honra que eu seja dito e reconhecido.

Vosso Sócio, embora o menor de todos,

João de Loureiro.

Feito em Lisboa, a 30 de Setembro do ano de 1788»⁴⁰.

Cumprindo a tradição de obras congêneres, João de Loureiro prossegue com um 'Prólogo aos Leitores':

«AO AMÁVEL E INTERESSADO LEITOR DA BOTÂNICA

[...] Durante os trinta e seis anos que habitei nesse [Reino da Cochinchina] tive tempo suficiente para perscrutar os segredos da Natureza peculiares da região; não tanto quanto se queria de lazer bastante ou de ajuda de alguém, pois só a diligência e o empenho vieram em meu auxílio. Para lá navegara primeiramente com o fim de anunciar àqueles povos, enquanto pregador do Evangelho, o Criador comum de todas as coisas e o Salvador, Jesus Cristo. Mas como a pagã superstição se opusesse excessivamente e as leis do reino proibissem que um homem Europeu aí pusesse o pé, foi-me de facto necessário empregar todas as forças da Prudência, da Constância e da Caridade, para conseguir licença de aí permanecer.

[...] Na Cochinchina sente-se a falta de Jardins Botânicos e de vergéis de Príncipes, como há na Europa, onde se podem comparar umas plantas com outras e identificar facilmente quaisquer diferenças. As plantas da Cochinchina são, na maior parte, silvestres, e têm de ser procuradas, por aqui e por ali, em altíssimas montanhas e florestas vastíssimas, não sem grande trabalho e perigo. O que há, portanto, de mais fácil do que o sistema sexual de Lineu para termos à disposição o conhecimento delas? Uma vez contados os estames, temos a Classe de uma flor nunca antes vista; contados os pistilos, temos a sua Ordem; em muitas não observadas, temo-la pela disposição e pela proporção, com que os olhos são enganados. Conhecidas as Classes e as Ordens, que são os fundamentos mais amplos e principais da Botânica, logo também se distinguem os Gêneros com as suas próprias marcas. Mas quem melhor do que Lineu determinou as diferenças específicas? Tournefort [Joseph Pitton de], que aliás supera outros Botânicos, propõe numerosas espécies, que apenas se podem considerar variedades, demasiado confiante nas cores das flores: nada mais mutável e falacioso.

[...] Entretanto, ficando em Cantão, na China, durante três anos, observei não poucas plantas Chinesas, que me trazia um camponês contratado a soldo (porque aos Europeus não é permitido vaguear fora das imediações do subúrbio), não de todo ignorante da botânica e que costumava apanhar plantas exóticas sob algum aspecto, para as vender aos boticários. Ele próprio me dizia os nomes delas em

⁴⁰ LOUREIRO – *Flora Cochinchinensis*, I, pp. V-VII.

Cantonês vernáculo; no entanto, penso que não são muito de fiar, visto que, quando era pressionado para os dizer, podemos suspeitar que, às vezes, não lhe ocorrendo o nome verdadeiro, o substituíamos por um qualquer, ao calha, o que é costume dos Chineses, para não mostrarem a sua ignorância. Os nomes das plantas que servem mais para uso Médico ou económico, esses são mais correctos, pois são tirados, na maior parte dos casos, dos livros Chineses e expressos na língua Chinesa comum, dita dos Letrados.

No regresso da China a Portugal fui obrigado a acostar na Ilha de Moçambique, na costa Oriental de África, cerca de 15 graus de latitude Austral onde, ficando lá durante três meses, tomei a peito prosseguir os estudos Botânicos, colhendo e descrevendo as várias plantas mais raras do continente Africano, próximo. Outras, em menor número, conseguira-as nos diversos lugares da Índia que percorri, a saber, no Camboja, em Champava, Bengala, Samatra, e outros lugares, algumas das quais inseri nesta Flora em suas próprias Classes e lugares.

[...] Não devi preterir a utilidade económica, uma vez que ela é o fim principal da Botânica, e do reino vegetal provêm vários benefícios. Indiquei brevemente os que descobri, pela minha própria experiência ou dos habitantes, estarem mais solidamente estabelecidos. Não salientei as propriedades Médicas temerariamente, mas quando provadas por uma longa prática, e muitas vezes também comprovadas em livros Chineses. Efectivamente, muitas convergem com a Medicina Europeia; outras, embora exóticas, nem por isso devem ser desprezadas, mas mais provadas. O sabor e o cheiro da planta levam a este conhecimento, e por isso às vezes são assinalados. Julgo que as cores das flores não contribuem muito nem para o conhecimento Médico nem para o Botânico; não tinham, todavia, de ser omitidas; com efeito, somos levados à primeira vista por elas ao conhecimento ulterior, e, de qualquer modo, graças a elas as pessoas indoutas identificam algumas espécies, embora muitas vezes erradamente; todos nós, porém, somos atraídos e nos recreamos com aquela pintura tão variegada quão natural.

Aos botanófilos em geral não agradam as obras de Botânica que não são ornamentadas com quadros e figuras mais elegantes de plantas. Eu sou fraco nesta arte; e na Cochinchina e em outras viagens minhas não encontrei algum perito nesta arte que me ajudasse. As plantas mais raras, que apanhei e guardei depois de secas, em parte enviei-as para Inglaterra, em parte entreguei-as familiarmente aos estudiosos de Botânica para as verem, e nunca mais as recuperei; e, posto que as tivesse recuperado, aqui não se encontrariam facilmente artistas que as reproduzissem em devida forma e elegância. À falta deles, seja-me permitido dizer com o Célebre Lineu (*Gen. pl.* pág. X): *com palavras tentaremos exprimir com igual clareza todas as características, se não com mais clareza do que outros com os seus esplêndidos ícones*. Na verdade, como bem adverte Scopoli (*Introd. Histor. Natur.* pág. 6): *Uma boa figura é útil quando uma dada descrição é maneta ou ainda não tiver sido descoberta a característica genuína de um indivíduo*⁴¹.

⁴¹ LOUREIRO – *Flora Cochinchinensis*, I, pp. IX-XV.

A folha de acanto, na arquitectura, é reproduzida como forma de ornamentação — não necessariamente fiel à natureza — utilizada em colunas das ordens coríntia e compósita. Assim é na linha do tempo dos vários estilos de acanto: grego; romano; bizantino; românico; gótico; renascentista; barroco e rococó. Encontrámos nesta realidade a justificação para aqui trazer, como exemplo, o que João de Loureiro dedicou a esta planta:

«ANGIOSPÉRMICAS
GÉNERO XX. ACANTO

Caracteres Genéricos: Cálices bifólio, bifido. Corola 1 - labiada, deflexa, 3 - fida
Cápsula 2 - locular. Lineu género 857.

Espécie 1. ACANTO ILICIFÓLIO. “Cay Ô tó β Láo chú lăé”.

Diferenças específicas. Acanto de folhas salientes, dentado-espinhosas: caule fruticoso; aculeado. Lineu espécie 4.

Habitat: Junto das margens dos rios na Cochinchina e na China.

[...] Observações: A descrição anterior pertence à planta Cochinchinense. Em Cantão da China o mesmo aspecto; mas o cálice da flor é revestido de dois folíolos côncavos, pequenos, encostados ao cálice; por sua vez, a parte truncada da corola termina por uma pequena chanfradura arredondada de ambos os lados.

[...] Propriedades: da raiz. Calefaciente. Emagrecimento. Diurética. Bondt (Jacobus Bontius, Jacob de Bondt) afirma que é muito boa para a Paralisia, a Asma, a Cólica, e a expectoração da falsa pитуíta. Não ousou salientar estas propriedades, porque não tenho experiência disso»⁴².

IV – Conclusão

Importa ter presentes algumas considerações histórico-geográficas relativas ao que significa a Cochinchina. Um primeiro apontamento relaciona-se com a criação, pelos portugueses, daquela denominação. No planisfério de Cantino, muito provavelmente concluído em Outubro de 1502, o litoral da Ásia Oriental a leste de Malaca é simplesmente desenhado como uma linha quase recta, deixando muitos espaços em branco, a revelar que esta era uma área quase desconhecida. No mapa, que representa a linha do equador e os dois trópicos, abaixo do cruzamento da costa da Ásia Oriental e do Trópico de Câncer pode ver-se a foz de um rio e ao lado há uma nota a indicar que o local é “Chinacochin”. Outras referências do século XVI fazem menção ao termo “Chochinchina” ou ainda “Champachina”. Na parte norte da orla costeira há um cabo maior, marcado com o nome “Quiritiria” e a nota adjacente refere que o local é rico em seda, cera, almíscar, especiarias e várias pedras preciosas. A

⁴² LOUREIRO – *Flora Cochinchinensis*, II, p. 375.

Cochinchina era a parte mais meridional do actual Vietname, a leste do Camboja, formada principalmente pelo delta do rio Mekong. Inicialmente de localização imprecisa, foi assim denominada pelos navegadores portugueses, que no século XVI aportaram no reino anamita localizado ao norte do reino de Champá⁴³.

Em 1535, o capitão António de Faria (c.1505-1548), partindo de Da Nang, onde os portugueses tinham aportado em 1516, na então denominada Cochinchina, tentou estabelecer um local de negócios, um entreposto comercial na cidade costeira de Faifo que nunca floresceu. Tal não significa que tivessem sido interrompidas as viagens marítimas relacionadas com carreiras comerciais que propiciaram o melhor conhecimento das costas e a realização de roteiros sobre aquela área geográfica. Fernão Peres de Andrade terá sido o primeiro a visitar a região em 1516. Duarte Coelho (c.1485-1554) foi um dos portugueses que circulou junto à costa, tendo sido incumbido por Jorge de Albuquerque (c.1470-d. 1525), capitão de Malaca a ir explorar a enseada da Cochinchina, onde terá colocado um ou dois padrões e uma inscrição com o seu nome na Ilha de Cham (Cu Lao Cham), datada de 1518, segundo informação de Fernão Mendes Pinto. Este descreve a referida costa com detalhe, incluindo dificuldades de navegação, sistema de ventos, correntes, paisagens, produções, comércio e o negócio do sal. Contudo, a instabilidade política na zona não permitirá a permanência de um contacto estável. O investimento dos portugueses no estudo das rotas marítimas, e da cartografia da região, permitiu o desenvolvimento do interesse pelas costas do Dai-Viet e o acesso dos primeiros missionários⁴⁴.

Os primeiros jesuítas portugueses chegaram à região da Cochinchina entre 1615 e 1616, reorientando o projecto de missão e cristianização em novas regiões asiáticas, a partir de Macau, depois do edito de expulsão dos missionários do Japão (1614) e da saída compulsiva dos portugueses (1639)⁴⁵. O balanço do relacionamento entre os portugueses e os antepassados dos vietnamitas pode considerar-se positivo, sendo que a imagem dos lusos era identificada com a expressão “casa da vinha” (Bồ Đào Nha) – correspondente a um país que nunca declarou a guerra, que transmitiu novos conceitos e ensinamentos e que abriu bons negócios. O padre jesuíta Francisco de Pina (c. 1585-1625), considerado o criador da primeira escrita latinizada da língua vietnamita, na qual o alfabeto vietnamita moderno se baseia, teve um papel pioneiro na divulgação e estudo da língua anamita, antecipando o dicionário Anamita-Português do também jesuíta Gaspar do Amaral (1594-1646), infelizmente perdido, mas precursor do *Dictionarium Annamiticum Lusitanum et Latinum*, do padre jesuíta francês Alexandre de Rhodes (1591-1660), publicado em Roma no ano de 1651, muito provavelmente apoiado no do inaciano português⁴⁶. Por extravasar o tema proposto, e o objectivo

⁴³ XUNLING – *Memória de Macau - À Descoberta da História de Macau - Olhar a História* (Web).

⁴⁴ MARTINS – *A Vida dos Livros* (Web).

⁴⁵ GONÇALVES – *Crónicas de Viagem – Cochinchina* (Web).

⁴⁶ MARTINS – *A Vida dos Livros* (Web).

pretendido, não foram especificadas as relações comerciais, nem o processo de evangelização, desde o primeiro momento da chegada dos portugueses à Cochinchina e, volvidos quase 230 anos (1516-1742), a do jesuíta padre João de Loureiro.

No I Simpósio de História do Oriente, promovido pela Academia de Marinha, em 2018, Amélia Polónia, dissertando sobre Redes formais e informais de trocas técnicas, científicas e culturais no estado da Índia (Séculos XVI-XVIII), significou:

«Uma parte importante dos padres da Companhia estava ligada à produção de conhecimento e eram apoiados pela Coroa, bem como por outras instituições que surgiram com esse objetivo ao longo do século XVIII. Um bom exemplo é o caso do padre João de Loureiro, nascido em Lisboa, que viveu mais de quarenta anos na Ásia. Loureiro trabalhou em vários campos da ciência – entre eles, a Botânica e a Medicina – e escreveu vários volumes sobre diversos assuntos. Embora a obra *Flora Cochinchinensis*, concluída em 1788, seja o seu trabalho mais importante no assunto agora tratado é, de facto, a relação entre este autor e a Academia das Ciências de Lisboa, a instituição responsável pela publicação da obra em 1790, que revela a validação, em Portugal e na Europa, da sua produção de conhecimento»⁴⁷.

As considerações explicitadas na *Flora Cochinchinensis* por João de Loureiro, tanto na ‘Dedicatória’ como no ‘Prólogo aos Leitores’, consideradas mais importantes e apresentadas traduzidas acima, a par da extensa bibliografia citada pelo inaciano e constante de um catálogo incluído na obra, atestam uma evidência que Henrique Leitão tem vindo a sublinhar: houve continuidade na produção de conhecimento científico de elevada qualidade, por parte de cientistas portugueses, para além do século XVI. Outrossim, não só revelaram estar a par do estado da arte no seu tempo, nas mais variadas áreas da ciência, como se constituíram, tal foi o caso em apreço, quem facultou à comunidade científica do Ocidente o aprofundamento do estudo das novidades que divulgaram. Pode-se, deste modo, compreender e avaliar como o processo da expansão portuguesa, através das redes comerciais estabelecidas e da evangelização, em que as múltiplas rotas marítimas assumiram o papel primordial, significou para a Europa um contributo inestimável e fundamental para o avanço do conhecimento.

Acresce, contudo, no caso particular da *Flora Cochinchinensis*, a preocupação de João de Loureiro em contribuir na sua obra com informações adicionais, propiciadoras do aproveitamento de alguns espécimes botânicos por si classificados em prol do desenvolvimento económico de Portugal, com vista à melhoria do bem-estar da população. Assim o refere ao comentar na ‘Dedicatória’: «Nos seus recantos encontrareis madeiras aptas para a construção, cores belas para ornamentar, alimentos e fármacos abundantes e necessários para restaurar as forças dos que trabalham, empregadas a consumir a obra e aplicadas ao bem comum». No ‘Prólogo ao Leitor’ dá ênfase ao desiderato: «Não devi preterir a utilidade económica, uma vez

⁴⁷ POLÓNIA – *Os Portugueses e a Ásia Marítima*, pp. 150-151.

que ela é o fim principal da Botânica, e do reino vegetal provêm vários benefícios. Indiquei brevemente os que descobri, pela minha própria experiência ou dos habitantes, estarem mais solidamente estabelecidos».

Em homenagem ao eminente sábio lusitano se conclui respigando das palavras iniciais deste estudo: Tomando os oceanos como núcleo central de construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano⁴⁸, no âmbito das interações culturais e tecnológicas, tendo em vista a recolha, compilação e estudo prévio de informações em áreas geográficas prática ou totalmente desconhecidas, capazes de propiciar o progresso científico, pela partilha e circulação na comunidade de cientistas, o tratado *Flora Cochinchinensis* do padre jesuíta João de Loureiro representa um exemplo paradigmático do contributo de Portugal, como motor primacial da evolução da ciência europeia, a merecer divulgação, mormente, por se tratar de um autor português algo esquecido.

Bibliografia

Fontes

LOUREIRO, João de – **Flora Cochinchinensis: Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes**, TOMUS I. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1790.

– **Flora Cochinchinensis: Sistens Plantas in Regno Cochinchina Nascentes**, TOMUS II. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1790.

– **Flora Cochinchinensis [...] denuo in Germania edita cum notis Caroli Ludovici Willdenow**, Tomus I. Berolini: Impensis Haude et Spener, 1793.

⁴⁸ DOMINGUES – **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, pp. 823-838.

– **Flora Cochinchinensis [...]** denuo in Germania edita cum notis Caroli Ludovici Willdenow, Tomus II. Berolini: Impennsis Haude et Spener, 1793.

– Memoria sobre o algodão, sua cultura e fábrica. In **Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Industria em Portugal, e Suas Conquistas**, Tomo I. Lisboa: Na Off. da Academia Real das Sciencias, 1789, pp. 32-40.

– Memoria sobre a transplantação das arvores mais uteis dos paises remotos. In **Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Industria em Portugal, e Suas Conquistas**, Tomo I. Lisboa: Na Off. da Academia Real das Sciencias, 1789, pp. 152-163.

– Da Incerteza Que Ha Acerca da Origem da Gomma Myrrha. Dá-se noticia de hum arbusto, que tem as mesmas qualidades, e virtudes. In **Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa**, Tomo I. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1797, pp. 379 – 387.

– Memoria sobre a natureza, e verdadeira origem do Páo de Aguila. In **Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa**, Tomo I. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1797, pp. 402 – 415.

– Memoria sobre uma especie de petrificação animal. In **Memorias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa**, Tomo II. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1799, pp. 47-55.

– Exame Phisico, e Historico. Se ha, ou tem havido no mundo diversas especies de homens? In **Memorias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa**, Tomo II. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1799, pp. 56-81.

– Descrição Botanica. Das Cúbebas Medicinaes. In **Memorias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa**, Tomo II. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1799, pp. 82-87.

– Consideração Phisica e Botanica. Da planta Aerides, que nasce, e se alimenta no ar. In **Memorias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa**, Tomo II. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1799, pp. 88-98.

– On the nature and mode of production of Agallochum or aloes-wood. [Translated from the Portuguese]. In **Tracts relative to botany, translated from different languages. Illustrated by nine copper-plates, and occasional remarks**. London: Printed and sold by Phillips and Fardon, 1805, pp. 75-90.

– Observationes Astronomicae in regno Cochinchinae habitae in urbe Sineae Regis sede. **Memorias de Mathematica e Phisica da Academia R. das Sciencias de Lisboa**, Tomo III, Parte II. Lisboa: Na Typografia da Academia, 1814, pp. 1-6.

Estudos

BORGES, Graça Almeida – Experiência e práticas governativas num império de distâncias. A carreira de Jerónimo de Azevedo (séculos XVI e XVII). In **Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos**, ed. Guillaume Gaudin e Roberta Stumpf. Madrid: Casa de Velázquez, 2022, pp. 127-141.

BRAGA, José Maria – **Pc. João de Loureiro: missionário e botânico** (separata). Macau: Escola Tipográfica do Orfanato, 1938.

CARVALHO, Rómulo de – **A história natural em Portugal no século XVIII**. Lisboa: ICALP, 1987.

(CHAM) – A Companhia de Jesus nas missões da Cochinchina e do Tun Kim em terras do Vietname: séculos XVII e XVIII. In **Comemorações 500 Anos Amizade Portugal-Vietname (Web)**. Lisboa: CHAM / NOVA FCSH, CHAM Açores, Brotéria, 2015.

DOMINGUES, Ângela – Para um melhor conhecimento dos domínios coloniais: a constituição de redes de informação no Império português em finais de Setecentos. In **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, vol. 8, supl. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2001, pp. 823-838.

FÉLIX, Catarina – **D. João, príncipe de Cândia: fundador do Convento de N.ª S.ª das Portas do Céu**, coord. António Trindade. Lisboa: CML – Comissão Municipal de Toponímia, 2004.

FOGLIATO, Silvia – Padre Loureiro e la flora della Cocincina. In **NATURALMENTE Scienza (Web)**. Pisa: Museo di Storia Naturale e del Territorio, [s.d.]. <https://www.naturalmentescienza.it/seccions/?s=710>. Consultado em 22.04.2024.

GOMES, Bernardino António – Elogio histórico do padre João de Loureiro. In **Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa**, Nova Série, tomo 4, parte 1. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1872, pp. 1-31.

GONÇALVES, Maria Eduarda – Cochinchina – Crónica I. In **Crónicas de Viagem – Cochinchina (Web)**. Ciclo de Viagens “Os Portugueses ao encontro da sua História”. Lisboa: Centro Nacional de Cultura, 2017. <https://www.cnc.pt/cronica-cochinchina-1/>. Consultado em 22.04.2024.

MARTINS, Guilherme d'Oliveira – Os Portugueses ao encontro da sua História: Cochinchina. In **A Vida dos Livros (Web)**. Lisboa: Centro Nacional de Cultura, 2017. <https://www.e-cultura.pt/artigo/22295>. Consultado em 22.04.2024.

MATEUS, Octávio; ANTUNES, Miguel Telles – *Draconyx loureiroi*, a new camptosauridae (Dinosauria, Ornithopoda) from the Late Jurassic of Lourinhã, Portugal. In **Annales de Paléontologie**, Vol. 87, N.º 1. Paris: Association Paléontologique Française, Janvier 2001, pp. 61-73.

MERRILL, Elmer Drew – Loureiro and his botanical work. In **Proceedings of the American Philosophical Society**, Vol. 72, N.º 4. Published by: University of Pennsylvania Press, Apr. 1933, pp. 229-239.

– A Commentary on Loureiro's “Flora Cochinchinensis”. In **Transactions of the American Philosophical Society**, New Series, Vol. 24, N.º 2. Published by University of Pennsylvania Press: 1935, pp. 23-28.

PAIS, Maria Salomé – LOUREIRO, João de (verbete). In **Dicionário Histórico-Biográfico da Academia das Ciências de Lisboa** (DHB-ACL). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 2024.

PEREIRA, Magnus Roberto de Mello – “Plantas novas que os doutos não conhecem”: a exploração científica da natureza no Oriente português, 1768-1808. In **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, vol. 24, nº. 3. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2017, pp. 665-685.

POLÓNIA, Amélia – Redes formais e informais de trocas técnicas, científicas e culturais no estado da Índia (Séculos XVI-XVIII). In **Os Portugueses e a Ásia Marítima. Trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (Séculos XVI-XVIII)**. Lisboa: Academia de Marinha, 2020, pp. 150-151.

XUNLING, Yang – Macau e a Rota da Seda: “Macau nos Mapas Antigos”. Série de Conhecimentos (I). In **Memória de Macau - À Descoberta da História de Macau - Olhar a História (Web)**. Macau: Fundação Macau, 2023. https://macaumemory.mo/specialtopic_062d57df58f84b53938ed-f03927e8230?token=TD9tadiMmib+/ElzP4YoBg==&lgType=pt. Consultado em 22.04.2024.

A BÍBLIA ALMEIDA PERANTE AS ROTAS OCEÂNICAS: UM PATRIMÔNIO DA LÍNGUA PORTUGUESA FORJADO NOS MARES ORIENTAIS

Luis Henrique Menezes Fernandes¹

Resumo

A primeira tradução da Bíblia em língua portuguesa foi produzida não em Portugal, e nem em algum de seus territórios ultramarinos, mas em colônias holandesas no Sudeste Asiático, ao longo do século XVII. E não deixa de ser emblemático da cultura portuguesa o fato de que esse pioneiro projeto de tradução, encabeçado pelo então jovem português João Ferreira A. d'Almeida, tenha se originado não em terra, mas justamente numa rota marítima, no trajeto entre Batávia e Malaca, esta última recém-conquistada dos portugueses em 1641 pelos “inimigos” holandeses. E não só a origem desse projeto de tradução esteve intimamente associada à navegação marítima, mas toda a sua evolução histórica, seja em formato manuscrito, seja depois em sua complexa teia editorial. Aliás, partimos da hipótese de que a *Bíblia Almeida* só pode ter o seu sentido histórico apreendido em sua relação vital com o fenômeno da expansão marítima europeia, a qual lhe forneceu tanto uma conjuntura propícia ao seu aparecimento e desenvolvimento, como uma feição textual muito própria, fruto de interações culturais potencializadas pela navegação nos mares orientais. Isto posto, o objetivo deste capítulo será oferecer uma visão histórica panorâmica sobre a formação manuscrita e editorial dessa pioneira versão bíblica em português, tomando a questão marítima como eixo norteador e buscando, por fim, evidenciar o seu valor enquanto patrimônio da língua e cultura portuguesas.

Palavras-chave: Bíblia Almeida; trajetória manuscrita e editorial; feição textual; expansão marítima.

Abstract

The first translation of the Bible into Portuguese was produced not in Portugal or in any of its overseas territories, but in Dutch colonies in Southeast Asia during the 17th century. It is emblematic of Portuguese culture that this pioneering translation project, led by the young Portuguese João Ferreira A. d'Almeida (1629?–1691), originated not on land, but on a

¹ Centro de Literatura Portuguesa da Universidade de Coimbra.

maritime route, specifically on the journey between Batavia and Malacca. Moreover, the origin and the historical evolution of this Bible translation were both closely tied to maritime navigation, whether in its manuscript form or later in its complex editorial network. In this sense, we propose the hypothesis that the history of the “Almeida Bible” can only be well understood in relation to European maritime expansion, which provided not only the favorable circumstances for its emergence and development, but also its distinctive textual character. Thus, the goal of this chapter is to provide a historical overview of the manuscript and editorial formation of this first Portuguese Bible, focusing on its maritime background as the guiding line in order to highlight its value as a heritage of the Portuguese language and culture.

Keywords: Almeida Bible; manuscript and editorial trajectory; textual features; maritime expansion.

A língua portuguesa é a única, dentre as europeias, cuja primeira tradução da Bíblia foi produzida em domínios coloniais. Tal fato se reveste de grande simbolismo, uma vez que atrela esse relevante episódio da cultura literária e religiosa de Portugal a um dos traços mais marcantes da sua história: a expansão marítima europeia, associada aos encontros interculturais por ela impulsionados ao redor do mundo. Aliás, a história dessa pioneira tradução bíblica – a chamada *Bíblia Almeida* – está toda envolta pela questão marítima, aspecto que, por um lado, confere a ela uma identidade tipicamente portuguesa; mas que, por outro, acabou também por ocasionar a sua quase completa exclusão do quadro de obras fundamentais da cultura nacional. De modo que a trajetória dessa primeira tradução bíblica portuguesa carrega em si um sentido profundamente paradoxal: ao mesmo tempo em que é obra portuguesa por excelência, tanto por suas qualidades literárias, como por ser fruto da expansão marítima nos mares orientais, é também demasiado estrangeira, pois foi originalmente composta e publicada entre indivíduos de nacionalidades diversas, como holandeses, alemães, dinamarqueses e ingleses. Com isso em mente, será apresentada a seguir uma visão panorâmica sobre a história (manuscrita e editorial) dessa tradução, tomando a sua condição marítima como eixo norteador, e visando, por fim, demonstrar como tal condição afetou a sua recepção enquanto patrimônio da língua portuguesa.

Emblemático desse aspecto é o fato de que tal projeto pioneiro de tradução da Bíblia teve o seu início não em terra, mas justamente numa travessia marítima, transcorrida no Sudeste Asiático. O próprio idealizador do projeto – o então jovem português João Ferreira A. d’Almeida (c. 1629–1691) – afirma, em um de seus escritos, que começou o seu plano de tradução enquanto se dirigia a Malaca, no ano de 1642, tendo partido de Batávia, capital e símbolo do poderio marítimo holandês nas Índias Orientais.² Aliás, a cidade de Malaca, território hoje pertencente à Malásia, havia sido conquistada pelos holandeses no ano anterior, isto é, em 1641, tendo sido antes uma importante colônia portuguesa e entreposto comercial na região. Em Batávia, por sua vez, apesar de esta jamais ter sido colônia portuguesa, o nosso idioma era falado nas ruas, havendo inclusive tentativas do governo holandês de suprimir o seu uso.³ De qualquer modo, foi nesse percurso marítimo, entre territórios costeiros então sob o controle holandês, que teve efetivamente início a história da primeira tradução integral da Bíblia para o nosso idioma. E assim, o modo como tal início se deu como que “dá o tom” a toda a sua história: trata-se de um processo de tradução nascido na turbulência do mar, e que nela encontrará a sua feição peculiar.

Questão que permanece obscura, apesar de se tratar a princípio de mera curiosidade biográfica, é a razão por que um português – católico de nascimento, segundo testemunhos da época – encontrava-se tão jovem entre holandeses, contra os quais Portugal se via na

² ALMEIDA, João Ferreira A. de – *Diferença d’a Christandade*, sem paginação.

³ BOXER, Charles – *O império marítimo português*, p.140.

época em estado de guerra. Alguns sugerem, um tanto superficialmente, que teria ido ao Oriente como soldado; outros, que estaria destinado ao sacerdócio, ou especificamente a tornar-se jesuíta. Mas isso, em primeiro lugar, não explica a razão para a sua tão precoce presença entre os “adversários” holandeses. Além disso, em princípio tratam-se apenas de rumores, baseados em indicações documentais muito desprezíveis; de modo que não é ainda possível assegurar nada com certeza absoluta nessa questão. É também comum encontrar nas biografias do tradutor a informação de que, antes de ter navegado ao Oriente, teria vivido na Holanda, nomeadamente em Amsterdã. Contudo, essa notícia carece também de qualquer sustentação documental, sendo apenas uma suposição que se alastrou entre muitos interessados no assunto.

Ainda assim, parece haver alguma relação entre a viagem desse português a Malaca, em 1642, com a tomada da cidade no ano anterior pelos holandeses. Há inclusive indicações na documentação holandesa a respeito da necessidade de repovoar aquela cidade, para sua reconstrução.⁴ Em nossa avaliação, o cenário mais verossímil – apesar de também ser apenas uma hipótese – é o de que o jovem Almeida, contando com apenas treze ou quatorze anos de idade, isto segundo seu próprio relato, teria sido um prisioneiro português na Batávia holandesa, seja como soldado, seja como aspirante à carreira jesuítica. Isso porque, também no ano anterior, além de ter sido tomada Malaca, foi também capturada pelos holandeses a nau portuguesa Nossa Senhora da Quietação, no cerco de Goa, cerco que se estendeu de 1636 a 1644.⁵ A referida embarcação, que partira de Lisboa no mesmo ano, teve o seu capitão, Sancho de Faria, morto em combate, havendo indicações em cartas da época ao fato de que muitos dos seus soldados foram remetidos à Batávia como prisioneiros de guerra.

Mas trata-se apenas de uma suposição. O que importa ressaltar é que, independentemente disso, a relação da *Bíblia Almeida* com as rotas marítimas se mostra desde a sua origem manuscrita, fato que influenciará tanto sua forma textual, como também seu percurso editorial. Assim, no mesmo trajeto marítimo de Batávia a Malaca, em 1642, o jovem Almeida teve contato com uma literatura protestante escrita em castelhano, cujo acesso seria bastante improvável em território português, dada a eficácia na época de instrumentos para a censura de livros considerados heréticos ou subversivos. No caso, trata-se de um “livrinho” escrito por Cipriano de Valera (1531–1602), revisor da célebre *Bíblia del Cántaro*, que apresentava em tom polêmico o princípio protestante *sola scriptura*, opondo-se assim aos dogmas do catolicismo romano, e defendendo a importância de todo fiel cristão ter livre acesso ao texto bíblico em sua língua materna. E segundo Almeida, foi esse contato que o motivou a dar início, desde

⁴ LEUPE, P. A – **The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese.** *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society.* V. XIV, Part. I.

⁵ MALDONADO, Maria Hermínia (ed.) – **Relação das Nãos e Armadas da Índia.**

aquele instante, à tradução da Bíblia em língua portuguesa, começando-a com alguns trechos seletos do Novo Testamento.⁶

Tendo permanecido em Malaca entre 1642 e 1651, o jovem português pôde então dedicar-se à sua tradução do Novo Testamento, ao mesmo tempo em que se integrava à Igreja Reformada Holandesa, primeiro na humilde função de “visitador de doentes”, e em seguida como diácono.⁷ Detalhes biográficos à parte, importa é ressaltar que, em 1644, ao abraçar com mais seriedade o plano de traduzir integralmente o Novo Testamento em português, Almeida baseará o seu texto não na *Vulgata* latina – tradução definida como autêntica pelo catolicismo romano, no seu Concílio de Trento –, cuja utilização seria portanto mais natural no seio da cultura portuguesa. Em vez disso, essa primeira versão do Novo Testamento em português tomou como base, conforme testemunho do próprio tradutor, o texto em latim de Teodoro de Beza (1519–1605), discípulo e sucessor de Calvino em Genebra. Além disso, Almeida afirma ter utilizado também, como traduções acessórias, edições bíblicas em castelhano, francês e italiano – certamente versões protestantes e, portanto, sem possibilidade de circulação dentro de Portugal.

É evidente portanto que, gestada em território ultramarino sob o domínio holandês, essa tradução pioneira da Bíblia bebeu de fontes no mínimo inusitadas para os quadros da cultura portuguesa da época. E isso de tal modo que, não só a origem dessa tradução se deu numa travessia marítima, mas também o seu desenvolvimento foi profundamente marcado pela rota entre Batávia e Malaca, que fazia chegar a uma ex-colônia portuguesa na Ásia elementos culturais outrora estranhos a ela. Nesse ambiente, uma versão integral, embora preliminar, do Novo Testamento em português já estava concluída em 1645. Mas tendo dificuldades para vê-la publicada em formato impresso, o seu próprio tradutor passou a produzir cópias manuscritas, fazendo-as chegar por mar a outras colônias holandesas na Ásia onde a língua portuguesa estava em uso, como na Índia e no Sri-Lanka. Antes de ser impresso, portanto, o Novo Testamento português já “navegava” em formato manuscrito, sobretudo nos mares orientais – embora haja também indicações documentais de ter enviado pelo menos uma cópia à Europa, buscando sem êxito uma publicação em Amsterdã.

Mas todo esse percurso manuscrito do Novo Testamento de Almeida em Malaca é apenas o começo da história. Foi necessário que décadas se passassem antes que o texto chegasse finalmente a ser impresso. Antes disso, outras travessias marítimas se mostraram necessárias. Em 1651, o tradutor embarcava de novo, dessa vez rumo a Batávia, na ilha de Java, buscando

⁶ ALMEIDA – *Diferença d’a Christandade*. Sem paginação.

⁷ SWELLENGREBEL, J. L. – *A maior dádiva e o mais precioso tesouro: a biografia de João Ferreira de Almeida e a história da primeira Bíblia em português*.

a revisão e publicação de seu texto, bem como o ingresso na Igreja Reformada Holandesa como ministro pregador. Batávia oferecia condições favoráveis ao avanço do seu projeto de tradução, por ser a capital holandesa no Oriente – beneficiando-se de uma ligação marítima privilegiada com Amsterdã – e por ter o nosso idioma como um dos mais falados pela população local, contando inclusive com uma igreja destinada exclusivamente aos de fala portuguesa. Nessa fase, Almeida permaneceu em Batávia por cinco anos, aperfeiçoando a sua versão do Novo Testamento, conforme registram as atas do conselho eclesiástico da cidade; até que, em 1656, foi efetivamente alçado ao posto de ministro pregador. Em seguida, o tradutor foi enviado a possessões holandesas no Sri-Lanka e na Índia, em particular a ex-colônias portuguesas, para lá desempenhar suas novas funções de pregador; até que foi chamado de volta a Batávia em 1662, cidade onde permaneceu até o fim de sua vida.⁸

Como já mencionado, até então, Almeida havia se dedicado particularmente à tradução do Novo Testamento, a qual já circulava em algumas localidades orientais em formato manuscrito. Mas o aperfeiçoamento final do texto, para sua tão aguardada publicação, ocorreu justamente nesse segundo período em Batávia, a partir de 1663. Em 1668, o tradutor assegurava estar revisando o seu texto com base no grego original, e dá a entender que recebeu também influências da Bíblia Holandesa, a chamada *Statenvertaling*, publicada em 1637. Em 1676 – mais de três décadas, portanto, após o início do projeto –, Almeida afirma ter finalmente “fechado” a sua versão do Novo Testamento. Salta aos olhos, mais uma vez, a peculiaridade do texto nascente, em face da cultura portuguesa da época: pode-se mesmo afirmar que Almeida se baseou em fontes bíblicas não só estranhas a Portugal, mas também proibidas, reputadas por heréticas, vedadas pelas normas do *Index Librorum Prohibitorum*. Em vez de refletir o texto da *Vulgata*, a tradução de Almeida tendia a seguir importantes versões protestantes, particularmente a Bíblia holandesa. Além disso, cotejando seu texto com o idioma original, segundo o seu próprio relato, Almeida dá ao seu trabalho um “sabor” todo especial, harmonizando em língua portuguesa um conjunto inusitado de influências.

Mas o caráter turbulento de todo esse processo de tradução, relativo à sua gênese marítima e colonial, dará a ele também contornos problemáticos. Pronto o texto para ser impresso, o seu tradutor encontrou dificuldades para publicá-lo em Batávia, onde já havia uma tipografia em funcionamento. O conselho eclesiástico da cidade, desejoso de adequar ao máximo o Novo Testamento português à tradução oficial holandesa, criou obstáculos à sua publicação, submetendo o texto a uma revisão lenta e minuciosa. Almeida já havia aguardado mais de trinta anos para ver seu trabalho publicado; mas considerando urgente a sua divulgação, adotou um expediente um tanto rebelde, e também arriscado: enviar secretamente – isto

⁸ FERNANDES, Luis Henrique M. – *Diferença da Cristandade: a vida, a obra e o combate de João Ferreira de Almeida, o primeiro tradutor da Bíblia em português*.

é, sem autorização do conselho – um manuscrito de sua tradução à Europa, para ser revisado e impresso o mais rápido possível em Amsterdã. Com isso, a sua tradução encontrava-se de novo em uma rota marítima, dessa vez numa travessia oceânica. E assim, foi finalmente publicada na Holanda a primeira edição do Novo Testamento em português, no ano de 1681.

A respeito do valor literário dessa edição, há testemunhos de peso, a respeito dos quais trataremos mais adiante. O fato é que, mesmo que gestada entre estrangeiros, e influenciada por elementos “heterodoxos” à cultura portuguesa da época, o texto de Almeida ostentava formas literárias tipicamente nacionais. De modo que, portuguesa em seu apego ao mar, a *Bíblia Almeida* é também muito portuguesa em suas formas estilísticas e escolhas vocabulares, recebendo grande influência dos clássicos, com destaque a Camões, a quem Almeida reputava por nosso “príncipe dos poetas”. Ainda assim, o caráter marítimo de todo esse processo deixou nele marcas também negativas. Ao chegarem os primeiros exemplares da *editio princeps* do Novo Testamento português a Batávia, após nova travessia marítima, foram logo identificados no texto graves imperfeições, inseridas no processo de revisão, conduzido este sem a presença do autor. Assim, a tradução de Almeida parecia ter mesmo o seu destino fatalmente ligado ao mar: dados os erros identificados na edição, as autoridades holandesas ordenaram a destruição de quase todos os exemplares, “lançando-os ao mar”. Para amenizar o problema, o próprio tradutor sugeriu uma estratégia para salvarem-se alguns exemplares, corrigindo-os à mão, e distribuindo-os a algumas localidades orientais.

Enquanto todos esses problemas se desenrolavam em torno do Novo Testamento, o tradutor português já havia dado início à sua versão do Antigo Testamento. Há referências claras na documentação da época ao fato de, em 1681, já ter começado a se dedicar sistematicamente à tal atividade, mas nada impede supor que já houvesse começado muito antes. No caso das fontes textuais seguidas por Almeida nessa nova fase, tudo indica que o seu método de tradução tenha permanecido basicamente o mesmo: uso das traduções castelhana e holandesa como bases, consulta a versões acessórias em latim, francês e italiano, e cotejo com alguma edição do texto hebraico, visto haver então várias publicadas em Amsterdã. Mas independentemente disso, o fato é que, em comparação com o Novo Testamento, o resultado obtido com o Antigo tende a ser basicamente o mesmo: um texto recheado de influências estrangeiras, dando origem a uma expressividade um tanto “exótica” perante a cultura portuguesa; mas ao mesmo tempo, paradoxalmente, bastante portuguesa, tanto em sua relação com a expansão marítima, como com um estilo literário bem clássico, especialmente em certas escolhas lexicais, que chegam a soar arcaicas.

Até seu falecimento, em setembro de 1691, Almeida trabalhou arduamente em sua tradução do Antigo Testamento, cujo progresso está pontualmente registrado nas atas do conselho da igreja em Batávia. Ainda assim, ele não chegou a terminar a obra, deixando-a

inconclusa até os versos finais do livro de Ezequiel. Consegui, porém, traduzir quase toda a Bíblia, trabalho que foi concluído apenas três anos após a sua morte por Jacobus op den Akker (1649–1731), pregador holandês familiarizado com o nosso idioma, dada a sua atividade como pregador na congregação de língua portuguesa em Batávia. Mesmo assim, não houve entre os holandeses interesse imediato em sua publicação. Alguns afirmam que existiria mesmo certa má vontade para com a língua portuguesa, sendo idioma dos “inimigos”; outros, que havia apenas um desejo legítimo de adequar a Bíblia portuguesa à tradução oficial dos holandeses. A documentação não é tão clara a esse respeito, mas o fato é que o manuscrito do Antigo Testamento acabou guardado “a sete chaves” em Batávia, sem qualquer expectativa de publicação, e isso por mais trinta anos. E o percurso que acabou por “resgatar” o manuscrito, culminando finalmente na publicação de toda a Bíblia em português, seguiu novas rotas marítimas, e agora envolvendo indivíduos de outras nacionalidades.

Em 1705, eram enviados à Índia – mais especificamente à Tranquebar, colônia dinamarquesa na Costa do Coromandel – dois missionários luteranos, alunos do célebre teólogo e filantropo alemão August Hermann Francke, professor na Universidade de Halle.⁹ Estes dois primeiros missionários de Tranquebar – Bartholomäus Ziegenbalg (1682–1719) e Heinrich Plütschau (1676–1752) – haviam sido designados na Alemanha a pedido de Cristiano IV, rei da Dinamarca, o qual, movido por um peculiar fervor evangelístico, havia determinado instalar na Índia uma missão religiosa para a disseminação da fé cristã entre os nativos orientais. Ao desembarcarem na Índia no ano seguinte, isto é, em 1706, logo tomaram consciência da importância da língua portuguesa na região, a qual se encontrava popularizada no Oriente, como uma espécie de idioma popular. Desde o mesmo instante, acabaram por ter contato com um dos exemplares do Novo Testamento português traduzido por Almeida, por quem passaram a nutrir grande respeito, inclusive utilizando a sua tradução como material para adquirirem o pleno domínio do nosso idioma. E de fato, em alguns anos, a língua portuguesa já soava familiar aos alemães de Tranquebar.

Cinco anos após sua chegada ao Oriente, os missionários alemães determinaram primeiro reeditar o Novo Testamento português, publicando-o em Amsterdã, em 1712, com financiamento de uma instituição britânica, a saber, a *Society for Promoting Christian Knowledge*, fundada em 1698. A mesma instituição, em seguida, acabou por ir além em sua ajuda aos missionários, ofertando-lhes todo um equipamento tipográfico, para que pudessem eles mesmos editarem suas obras na Índia.¹⁰ E assim, teve início em Tranquebar um ideal para publicação de toda a Bíblia em português. Contudo, os membros da missão não

⁹ FENGER, Johannes Ferdinand – **History of the Tranquebar Mission.**

¹⁰ FERNANDES, Luis H. M. – **Os efeitos da cooperação britânica na tradução, editoração e popularização da Bíblia Almeida.**

tinham consciência de que jazia em Batávia um manuscrito completo do Antigo Testamento; de modo que, em princípio, eles mesmos começaram a traduzir o texto hebraico, até que tomaram conhecimento da versão inédita de Almeida, que permanecia com os holandeses. Os principais envolvidos na questão foram, por um lado, Nicolas Dal (1690–1749), cidadão de origem dinamarquesa enviado a Tranquebar em 1719, que tomou como missão pessoal o trabalho com a língua portuguesa; e por outro, Theodor van Cloon (1684–1735), governador holandês na Costa do Coromandel, que se comprometeu a enviar o manuscrito de Almeida, para ser publicado em Tranquebar.

Assim como se deu com o Novo Testamento, um manuscrito da tradução de Almeida era de novo enviado secretamente, sem o consentimento do conselho eclesiástico; fazendo uma nova travessia marítima, partindo dessa vez de Batávia, e aportando em Tranquebar em 1725. A partir de então, os missionários de Tranquebar, liderados nessa tarefa por Nicolas Dal, passaram a publicar volumes do Antigo Testamento em português. Entre 1732 e 1757, imprimiram todos os livros do Antigo Testamento; e finalmente, após tantas idas-e-vindas, e depois de tantas travessias marítimas, havia uma tradução integral da Bíblia impressa em português, apesar de dividida em vários volumes. Como já apontado, todo esse processo se deu sem qualquer autorização oficial de Batávia. Então, instigados pela primazia dos luteranos de Tranquebar, os ministros holandeses optaram também por fazerem a sua própria edição do Antigo Testamento português, sob a direção de Johan Maurits Mohr (1716–1775), ministro da igreja em Batávia mais reconhecido por suas atividades no domínio da astronomia do que propriamente no da religião. Seja como for, desde o falecimento de Almeida, toda essa turbulência, em terra e em mar, deu origem a duas edições paralelas do Antigo Testamento – uma de Tranquebar, em cinco volumes, outra de Batávia, em dois volumes –, além de quatro reedições do Novo Testamento.

Mas todo esse “emaranhado” editorial, com sua riqueza e complexidade – provenientes do fato de que há muitas divergências entre cada edição, visto que passaram por processos independentes de revisão e correção textual – permanecia praticamente ignorado em Portugal. Até que toda essa produção literária e religiosa do nosso idioma, manuseada entre estrangeiros no Oriente, adentrasse os limites do território português na Europa, novas travessias marítimas foram necessárias, e novos desafios avizinhavam-se. As primeiras menções formais à tradução de Almeida que aparecem na bibliografia portuguesa são, em geral, imprecisas, e a princípio não muito positivas. Isso porque, sendo uma obra criada numa realidade geográfica e cultural tão distante de Portugal, não é de se estranhar que a notícia de sua existência gerasse, entre os primeiros portugueses que a receberam, uma impressão de exotismo e de curiosidade, associada a um certo mistério quanto à sua origem e natureza.

O primeiro a mencioná-la em Portugal parece ter sido o bibliógrafo Diogo Barbosa Machado (1682–1772), que afirma, em sua obra *Biblioteca Lusitana*, de 1747, ter consultado

um exemplar do Novo Testamento na biblioteca particular do Inquisidor-Geral.¹¹ As poucas palavras que dedica ao assunto são bastante imprecisas, o que representa bem o distanciamento de toda aquela vasta produção literária e religiosa perante Portugal. Em seguida, a tradução de Almeida é alvo da crítica de duas figuras proeminentes da intelectualidade portuguesa da época, ambas ligadas, não por acaso, à Real Mesa Censória. Primeiro, o Pe. António Pereira de Figueiredo (1725–1797), em 1781, este também tradutor da Bíblia, denunciava que a versão de Almeida estaria cheia “de palavras já antiquadas”.¹² Já Frei Manuel do Cenáculo (1724–1814), na década seguinte, fazia um juízo semelhante, assegurando que Almeida certamente “se valeu de coisa antiga” para fazer sua tradução, pois o vocabulário seria demasiado arcaico.¹³ Assim que, até o final do século XVIII, embora a *Bíblia Almeida* já despontasse no Oriente como um relativo sucesso editorial, tendo em vista o número de edições já impressas, tanto do Novo quanto do Antigo Testamento, as incipientes menções que se faziam em Portugal a respeito eram bastante sucintas e mesmo depreciativas, dando a entender que se tratava de mera curiosidade bibliográfica.

Tal cenário começou a se alterar com a entrada em cena do célebre bibliógrafo português António Ribeiro dos Santos (1745–1818), primeiro diretor da Biblioteca Pública da Corte, instituição que mais tarde viria a ser a Biblioteca Nacional de Portugal. Este erudito, muito mais informado sobre o tema do que seus antecessores, baseado em farta bibliografia estrangeira, levantou-se como que o “patrono” da *Bíblia Almeida* em Portugal. Para ele, a tradução de Almeida possuía sim algumas particularidades, mas que seriam “pequenas imperfeições”, que em nada desmereciam o primor de sua obra. Em suas palavras, a sua versão bíblica seria, para além de pioneira, verdadeiro patrimônio da língua portuguesa, sobretudo por expressar em nosso idioma, com “propriedade e fartura de linguagem”, o sentido dos idiomas bíblicos originais.¹⁴ O fato, por exemplo, de não se basear na *Vulgata* latina não seria, para Ribeiro dos Santos, demérito algum, mas um grande diferencial de sua obra. O mesmo intelectual defendia também a linguagem de Almeida, sustentando que não seria tão antiquada assim, como alguns haviam suposto, mas sim “clássica”, no sentido positivo do termo, pois muitas de suas escolhas vocabulares estavam amparadas em nomes de vulto da literatura portuguesa quinhentista e seiscentista.

Ainda no tocante à relação dessa tradução com o mar, é curioso notar que Ribeiro dos Santos teve acesso a inúmeras edições dela, que eram então publicadas principalmente no Oriente, por seu contato amigável com um piloto da Carreira da Índia, que lhe forneceu

¹¹ MACHADO, Diogo Barbosa – *Bibliotheca Lusitana*, Tomo II

¹² FIGUEIREDO, Antonio Pereira de – *O Novo Testamento...* traduzido em portuguez segundo a Vulgata. Tomo I.

¹³ CENÁCULO, Manuel do – *Cuidados literarios do prelado de Beja em graça do seu Bispoado..*

¹⁴ SANTOS, António Ribeiro dos – *Memoria sobre algumas Traducções, e Edições Bíblicas menos vulgares.*

alguns exemplares. A essa personalidade, de nome Vitto José de Mello, Ribeiro dos Santos chegou a dedicar um poema, homenageando-o como “novo Deus do mar”, que com “saber profundo”, poderia revelar aos portugueses “novo mar, nova terra, um novo mundo”.¹⁵ Mais uma vez, portanto, a questão marítima se revela central na trajetória da *Bíblia Almeida*, passando por sua origem manuscrita e suas primeiras edições impressas, e também em suas mais remotas avaliações críticas já dentro do território português. E tão surpreso se mostrava Ribeiro dos Santos com a riqueza literária dessa tradução, na época desconhecida em território nacional, cuja história e cujo texto ele analisava cuidadosamente, que inclusive chegou a propor a sua publicação em Portugal, tendo em vista que já havia entre os estrangeiros tantas edições. Mas tal iniciativa lhe foi denegada pelo aparato censório que então vigorava, dada a suposta “heresia” do tradutor, de modo que a sua ideia teve de esperar alguns anos, e novas travessias marítimas.

Perdida assim a oportunidade de ser editada em Portugal, por mãos portuguesas, uma tradução da Bíblia tão rica e peculiar, tal iniciativa coube, mais uma vez, a estrangeiros. Poucos anos após a publicação do estudo de Ribeiro dos Santos, que enaltecia a versão de Almeida como objeto de grande valor literário e religioso, uma instituição protestante de origem britânica – a *British and Foreign Bible Society* –, fundada em Londres em 1804, começou a demonstrar interesse pela distribuição da Bíblia em língua portuguesa.¹⁶ À época, no contexto das guerras napoleônicas, Portugal e Inglaterra estreitavam os laços diplomáticos, comerciais e culturais, e pareceu natural aos idealizadores daquela instituição fomentar entre portugueses a leitura das Escrituras em seu próprio idioma. Logo tomaram conhecimento da existência de uma tradução portuguesa composta no Oriente, visto que, como já referido, no início do século anterior, uma outra instituição britânica – a *Society for Promoting Christian Knowledge* – já havia contribuído para a sua publicação.

Com isso em mente, foi primeiro publicada em Londres, em 1809, uma reimpressão do Novo Testamento. E tal foi o sucesso inicial da obra, que logo se fizeram dela três novas reimpressões (1811, 1813 e 1817). Contudo, ansiosos para dar a Portugal uma edição completa da Bíblia num único volume – tendo em vista que, até então, dada a dimensão do texto, a tradução de Almeida havia sido publicada apenas em porções separadas –, os ingleses responsáveis pelo projeto enviaram à Índia britânica solicitações no sentido de reunirem todos os tomos esparsos da versão portuguesa, para que pudessem finalmente reuni-los numa edição única. E assim, foi finalmente publicada, em 1819, a primeira Bíblia Sagrada completa em português, num volume único. Mas tendo atravessado tantas turbulências, primeiro nos

¹⁵ SANTOS, António Ribeiro dos – *Poesias de Elpino Duriense*.

¹⁶ LEITE, Rita Mendonça – *Texto e Autoridade: Diversificação Sociocultural e Religiosa com a Sociedade Bíblica em Portugal*.

mares orientais, passando depois por Amsterdã, agora por Londres e, finalmente, aportando em Lisboa, a *Bíblia Almeida* acabou por enfrentar aqui novas dificuldades, dessa vez em terra firme, devido à sua peculiar condição.

Ocorre que, apesar de suas boníssimas intenções, os ingleses responsáveis pelo projeto, carecendo de um perfeito domínio da língua portuguesa, acabaram por ocasionar uma quase completa rejeição da *Bíblia Almeida* em Portugal, inclusive entre protestantes. Uma série de fatores contribuiu para esse desfecho, todos advindos da condição “marítima” muito instável que o texto carregou ao longo de sua história. Em primeiro lugar, a linguagem da tradução de Almeida soou para o seu público-alvo como coisa estranha, não obstante ter sido, poucos anos antes, tão enaltecida por Ribeiro dos Santos. Ao receberem do Oriente os exemplares de Batávia, que seriam usados como base para a edição de 1819, os responsáveis pelo processo, todos estrangeiros, não procederam a qualquer atualização ortográfica do texto. Isto, associado ao arcaísmo que já era denunciado entre alguns portugueses, desde o século XVIII, deu ao texto uma feição quase indecifrável, levando muitos leitores a considerarem, injustamente, que a tradução era mesmo ruim.¹⁷

Além disso, sendo a tradução de Almeida particularmente “servil” aos idiomas bíblicos originais, a sua linguagem ganhava ainda mais elementos que a faziam soar estranha aos padrões da língua portuguesa da época. Mais ainda: tendo recebido influências de traduções estrangeiras, como a castelhana, a francesa e a holandesa, a versão de Almeida trazia ao universo português formas de expressão que simplesmente não soavam naturais, apesar de corretas, tendo em vista as suas referências clássicas, e especialmente a sua adesão ao sentido dos idiomas originais. Finalmente, o que serviu para “sepultar” de vez perante a opinião pública a tradução foi o fato de que, além de ter sido produzida entre estrangeiros, era agora também distribuída em Portugal por estrangeiros, e mais do que isso: por estrangeiros protestantes, tidos por “hereges”, infiéis à Igreja Católica e, portanto, cujas traduções bíblicas levantavam todas as suspeitas. E assim, apesar de Ribeiro dos Santos ter advogado pela valorização patrimonial da tradução, defendendo-a de todas as acusações, a sua apreciação era totalmente desconhecida fora dos círculos especializados, e seus argumentos não foram sequer conhecidos do grande público.

Não é à toa que, nos anos seguintes à fatídica edição de 1819, a *British and Foreign Bible Society* passou a investir, paralelamente à versão de Almeida, na mais recente tradução bíblica do Pe. António Pereira de Figueiredo; a qual, apesar de ser baseada na *Vulgata*, possuía uma qualidade literária por todos reconhecida, e que soava natural aos ouvidos portugueses. É bem verdade que, desde então, a *Bíblia Almeida* passou por inúmeros processos

¹⁷ FERNANDES – Os efeitos da cooperação britânica...

de revisão e atualização textual, até que fosse reconhecida, no século XXI, como a obra de língua portuguesa mais publicada na história. Mas tal sucesso lhe custou muito, inclusive a própria diluição do texto numa miríade de versões; cada qual buscando, a seu modo, “domesticar” uma expressividade literária que jamais foi plenamente entendida – exceto por alguns indivíduos isolados. Enfim, tem-se buscado, a todo custo, acomodar em terra uma obra religiosa e literária acostumada à agitação dos mares desde a sua origem, de modo que, num paradoxo perfeito, foi interpretada como obra estrangeira demais, por ser na verdade portuguesa demais.

Bibliografia

ALMEIDA, João Ferreira A. de – **Diferença d'a Christandade**. Em Nova Batávia: Por Henrique Brando, e Joao Bruynningo, Anno 1668.

BOXER, Charles – **O império marítimo português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002

CENÁCULO, Manuel do – **Cuidados literarios do prelado de Beja em graça do seu Bispo**. Lisboa: na officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1791.

FENGER, Johannes Ferdinand – **History of the Tranquebar Mission**. Tranquebar: Evangelical Lutheran Mission Press, 1863.

FERNANDES, Luis Henrique M. – **Diferença da Cristandade**: a vida, a obra e o combate de João Ferreira de Almeida, o primeiro tradutor da Bíblia em português. São Paulo: Editora Dialética, 2023.

FERNANDES, Luis H. M. – Os efeitos da cooperação britânica na tradução, editoração e popularização da Bíblia Almeida. **Revista de Estudos Anglo-Portugueses**, nº 32. Lisboa, 2023.

FIGUEIREDO, Antonio Pereira de – **O Novo Testamento...** traduzido em portuguez segundo a Vulgata. Tomo I. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1781.

LEITE, Rita Mendonça – **Texto e Autoridade**: Diversificação Sociocultural e Religiosa com a Sociedade Bíblica em Portugal. Tese de Doutoramento. Lisboa: FLUP, 2017.

LEUPE, P. A – The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese. **Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society**. V. XIV, Part. I, Jan. 1936.

MACHADO, Diogo Barbosa – **Bibliotheca Lusitana**. Tomo II, Lisboa: Na Officina de Ignacio Rodrigues, 1747.

MALDONADO, Maria Hermínia (ed.) – **Relação das Náos e Armadas da Índia** (British Library, Códice Add. 20902). Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.

SANTOS, António Ribeiro dos – Memoria sobre algumas Traducções, e Edições Bíblicas menos vulgares. **Memorias de Litteratura Portueza**. Tomo VII. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1806.

SANTOS, António Ribeiro dos – **Poesias de Elpino Duriense**. Lisboa: Imprensa Régia, 1812.

SWELLENGREBEL, J. L. – **A maior dádiva e o mais precioso tesouro**: a biografia de João Ferreira de Almeida e a história da primeira Bíblia em português. Rio de Janeiro: JUERP, 2000.



“NO ORIENTE – DE NÁPOLES À CHINA” OU COMO UM DISCURSO MEMORATIVO TRAÇA UM ENCONTRO PORTUGUÊS COM A ÁSIA AO LONGO DOS SÉCULOS

Ana Paula Avelar¹

Resumo

Através da análise da obra de Adolfo Loureiro descodifica-se como, nos alvares do século XIX, se vivenciou uma memória histórica, evocando-se aquela que foi a rota traçada pela primeira viagem de Vasco da Gama. Importa ter em atenção que a obra *No Oriente - de Nápoles à China* de Adolfo Loureiro, foi publicada em dois volumes, pela Imprensa Nacional (1896-1897), por iniciativa da Sociedade de Geografia de Lisboa aquando da comemoração do 4º Centenário do Caminho Marítimo da Índia. Este diário de viagem, como o próprio autor subintitula, consubstancia um discurso historiográfico sobre uma presença portuguesa no espaço extra-europeu, atravessando os séculos de um encontro.

No nosso exercício hermenêutico para além deste aspecto ter-se-á em atenção a nova rota de aproximação da Europa ao espaço asiático traçada pelo vapor. Neste ensaio analisa-se a digressão diarística de Adolfo Loureiro no seu *No Oriente - de Nápoles à China*. Assim, é possível reconstituir, para além da memória de um passado, o português pelas paragens orientais, um presente de encontro e desencontro com novas realidades culturais. A viagem pelos vários espaços oceânicos é o meio que nos permite conhecer e interpretar uma vivência, a da segunda metade do século XIX, naquela que é a expressão de um pathos e ethos orientalistas.

Palavras-Chave: Orientalismo; discurso historiográfico; memória; pathos; ethos.

Abstract

An analysis of Adolfo Loureiro's work reveals how a historical memory was experienced at the beginning of the 19th century, echoing the route of Vasco da Gama's first voyage. It is important to note that Adolfo Loureiro's work *No Oriente - de Nápoles à China* was published in two volumes by the Imprensa Nacional (1896-1897), commissioned by the Geographical Society of Lisbon to commemorate the fourth centenary of Vasco da Gama's voyage. This

¹ Professora Associada com Agregação da Universidade Aberta. Investigadora Integrada do CHAM-Centro de Humanidades. Investigadora associada do CH e do CEC da FLUL. avelar@netcabo.pt.

travelogue, as the author himself calls it, is a historiographical discourse on a Portuguese presence in extra-European space, encompassing centuries of an encounter.

In our hermeneutic exercise, we will take into account, in addition to this last aspect, the new route taken by the steamship in order to bring Europe closer to Asia. This essay analyzes the diaristic digression of Adolfo Loureiro in *No Oriente - de Nápoles á China*. It is possible to trace the Portuguese journey to the Orient as a present of encounters and conflicts with new cultural realities, as well as a memory of a past. The travel through the various oceanic spaces is the way in which we get to know and to be able to interpret an experience, that of the second half of the 19th century, which is the expression of an orientalist pathos and ethos.

Keywords: Orientalism; Historiographic Discourse; memory; Pathos; Ethos.

É através da análise de uma obra de finais do século XIX, escrita por Adolfo Loureiro, relativamente à sua viagem de Nápoles à China, que nesta reflexão se assinala o estabelecimento de um paradigma no que concerne as novas rotas marítimas dominantes no Índico e nos mares da Ásia oriental. Esta escrita corporiza uma memória histórica finissecular e está indelevelmente ligada à rota do cabo, traçada pela primeira viagem de Vasco da Gama, no longínquo século XVI.

O nosso estudo centra-se no livro *No Oriente - de Nápoles à China* que foi publicado em dois volumes, pela Imprensa Nacional (1896-1897), por iniciativa da Sociedade de Geografia de Lisboa, aquando da comemoração do 4º Centenário do Caminho Marítimo da Índia. Destaque-se que este propósito comemorativo impõe várias leituras polissémicas, porém centroe-me naquele que considero ser um vector analítico nuclear, o qual não tem sido analisado para a leitura deste texto e do tempo que ele próprio representa. Refiro-me às rotas de um Oriente, que, de imediato, se evocam neste discurso. Este lido, numa dupla dimensão, a de genérica direcção geográfica e a de um espaço algo idealizado, solo de uma história e de uma memória², de uma cultura imaginada, que como Anthony Padgen recorda se estende do Bósforo à China³.

No caso de Adolfo Loureiro, este espaço retrai-se geograficamente, seguindo a rota do vapor, partindo de Nápoles, seguindo, via canal do Suez, para Adem, Bombaim, Madrasta nome usado pelos portugueses para a actual Chennai, Calcutá, Pondichéri, Saigão/ actual Cidade de Ho Chi Minh, Columbo, Hong Kong, Macau. Fantasmaticamente ecoa a já referida rota do cabo, inaugurada pelos portugueses no século XVI e que dominara os circuitos comerciais até a abertura do canal do Suez em 1869, isto é, até este presente finissecular.

Contudo, de imediato, importa enfatizar como a referida dupla dimensão de Oriente, direcção versus signo, se plasma claramente no texto de Adolfo Loureiro, isto é, o seu livro expõe o itinerário de uma viagem física, ao mesmo tempo que deambula pelos fragmentos de uma História e de uma Memória, onde a reminiscência participa. Esta entendida como a imagem registada pelo sujeito sobre o acontecimento, sendo dele um signo⁴.

Adolfo Loureiro a par das suas digressões físicas expõe as suas deambulações interiores, não deixando de referir que:

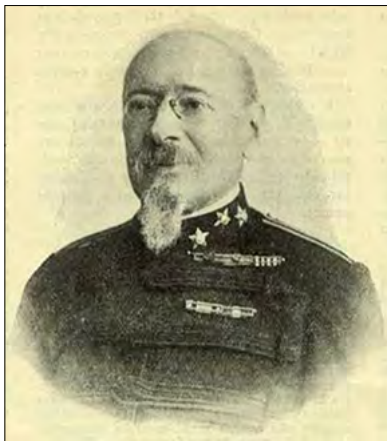
“Dos diuturnos trabalhos, das fadigas das jornadas, dos estudos que me ocupavam a mór parte do tempo, poucos eram os momentos que me sobravam para escrever este diário. Foram esses, muitas vezes furtados ao descanso de que precisava, os que aproveitei para lançar rapidamente ao papel a conta fiel do emprego do meu tempo, dos objectos que via, dos factos que me ocorriam, das minhas impressões, do estado do meu espírito, preocupado ou tranqüillo, triste ou alegre, desalentado ou cheio de esperanças.”⁵

² AVELAR, Ana Paula - **De um orientalismo em Portugal: Memória da viagem ou a revelação do Exótico em Adolfo Loureiro**, pp.169-179.

³ PADGEN, Anthony - **Mundos em Guerra – 2500 anos de conflito entre o Ocidente e o Oriente**, p. 310.

⁴ BOUTET, Rudolf - *Les guises de la mémoire personnelle-Du souvenir-image à la mémoire-récit*, p. 76.

⁵ LOUREIRO, Adolfo – **Macau no Diário de Viagem de Adolfo Loureiro**, pp.2-3.

Fig.1 Adolfo Loureiro ⁶Fig. 2. Frontispício de
*No Oriente - de Nápoles à China*⁷

Este diário de viagem, como o próprio autor subintitula a sua obra e estruturalmente a organiza, consubstancia um discurso historiográfico sobre uma presença portuguesa no espaço extra-europeu, atravessando os séculos de um encontro, o que aconteceu a partir da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia. Ele sinaliza, através de breves digressões historiográficas, a construção de um império colonial, o português, evidenciando uma memória da expansão, expressa através da exposição de uma tensão entre aquilo que é entendido como *universal* e *particular*⁸. Mas importa desde já atender a algumas notas biográficas, de modo a compreender como a sua vivência espelha a realidade de um tempo. Adolfo Loureiro nasceu em Coimbra a 12 de setembro de 1836 e formou-se em matemática 20 anos depois. Em 1858 completou em Lisboa o curso do Estado-Maior e no ano seguinte o de engenharia civil⁹. Foi exactamente nas obras públicas, nomeadamente nos trabalhos em bacias hidráulicas que a sua actividade se desenvolveu. A 16 de Abril de 1883, Adolfo Loureiro seria, ao serviço do Ministério das Obras Públicas, incumbido de proceder ao estudo das obras necessárias no porto de Macau, devendo comprar em Londres e Paris os instrumentos que julgasse necessários para efectuar os seus estudos. O então Ministro da Marinha e das Possessões Ultramarinas, José Vicente Barbosa do Bocage¹⁰ ordenar-lhe-ia igualmente que visitasse alguns portos da Europa e da Ásia de modo a obter esclarecimentos e informações que pudessem ser usadas em ulteriores comissões¹¹.

⁶ Disponível em: <https://tinyurl.com/2ubraydr> [consultado a 6/08/2024]

⁷ Disponível em: <https://tinyurl.com/z48h3ezt> [consultado a 6/08/2024]

⁸ SINGARAVÉLOU, Pierre – *Les empires coloniaux XIXe-XXe siècle*, p. 14.

⁹ AVELAR, Ana Paula - *A visão de Goa no Oriente...* de Adolfo Loureiro pp. 125-135.

¹⁰ Este zoólogo, estudioso dos espaços africanos, foi em 1875 vice-presidente da Academia das Ciências de Lisboa.

¹¹ LOUREIRO, Adolfo - *No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem*, vol.I, p. XI.

Este é o contexto que nos permite possuímos hoje, para além da nota do itinerário que efectuou ao serviço do ministério, onde elabora uma sucinta notação das sucessivas cidades que visitou e dos encontros que teve com várias entidades, os seus *Estudos sobre Alguns Portos Comerciaes da Europa, Asia, Africa e Oceania e sobre Diversos Serviços Concernentes á Engenharia Civil*(1885). Neste trabalho, Adolfo Loureiro amplia as observações recolhidas sobre cada um dos portos referenciados, seguindo uma mesma estrutura descritiva: a par de uma breve notícia histórica, hidrográfica de meteorologia nota o movimento portuário. Esta minúcia no seu registo permitiria a sua consulta e aplicação no alargamento destas infra-estruturas, tendo em vista a modernização dos portos portugueses.



Fig.3. Logo da Companhia de Navegação usada por Adolfo Loureiro¹²

Mas centremo-nos num itinerário de uma viagem, a que se substanciaria na rota de Nápoles à China, objecto do seu *Oriente*. Adolfo Loureiro saiu de Coimbra no dia 25 de Abril de 1883, em direcção a Paris, seguindo para Londres, regressando a Paris, de onde partiria num périplo por vários portos europeus, embarcando por último em Nápoles, num dos navios da Navigazione Generale Italiana, no dia 26 de Julho. Neste circuito portuário extra-europeu visitaria, no espaço africano, os portos de Port-Said e Suez, no asiático, Adem, Bombaim, Madrasta, Calcutá, Pondichéry (Índia), Saigão (Conchichina/ actual Vietname), Columbo (Ceilão/ actual Sri Lanka), Hong Kong e Macau(China) e, na Oceania, Batávia e Priok. Em Macau permaneceria durante seis meses e meio, chegando a Lisboa a 2 de Agosto de 1884. Se no primeiro volume da sua obra *No Oriente ...* Adolfo Loureiro sinaliza as impressões colhidas durante a sua viagem de Nápoles, via Suez, Bombaim, Hong Kong e Macau, no segundo volume narrou a permanência no espaço macaense e o périplo pelos portos visitados na viagem de Macau, via Singapura, Batávia, Columbo, Pondichéry, Madrasta e Calcutá, onde apanharia um comboio para Bombaim, regressando, via Suez, à Europa.

Tomemos o espaço de partida e o facto de se dirigir a Port-Said, via canal do Suez seguindo aquela que é uma nova rota de aproximação da Europa ao espaço asiático, a traçada pelo vapor e pela eficiência do motor composto de alta pressão, o que permitia

¹² Disponível em: <https://tinyurl.com/msya2dbv> [consultado a 6/08/2024]

encurtar o tempo de viagem. Aliás como escreve Lincoln Paine a sua abertura: “(...) tornou desnecessárias as viagens de 8500 milhas sem escala, mas sem a eficiência do motor composto julga-se que nenhum vapor teria conseguido chegar à Índia - e muito menos à China -,nem sequer via Suez.”¹³



Fig. 4. Primeiras Travessias do canal do Suez¹⁴

Para o sucesso da viagem, para além do uso do navio a vapor, e do então ainda recentemente inaugurado canal, contribuiria a rapidez das comunicações, permitida pelo telégrafo, nomeadamente o submarino, sendo que um dos cabos seria colocado no canal do Suez chegando a Adem e depois prosseguindo até Bombaim. Se o telégrafo terrestre tendia a seguir as linhas de caminho de ferro, os cabos submarinos seguiam as rotas percorridas pelos navios das companhias de navegação. Frequentes são as referências de Adolfo Loureiro ao telégrafo, nomeadamente explicitando como este serve as diferentes rotas marítimas. Atente-se como Loureiro assinala a sua entrada no canal do Suez, que a bordo do vapor *China*, o qual com cerca de 5000 toneladas, era, segundo ele magnífico, asseadíssimo e com todas as comodidades:

(...) há no canal um andamento regulamentar, que não póde exceder-se, e o telegrapho avisa os pontos em que devem cruzar-se os navios que navegam em sentido opposto. Estes pontos de cruzamento são as estações, e o serviço é feito com a regularidade do de um caminho de ferro. São sete horas da manhã e o *China* é o primeiro a entrar no canal, seguindo-o immediatamente uma canhoneira japoneza, toda pintada de branco e com um enorme sol dourado á popa.¹⁵

¹³ PAINE, Lincoln – **O mar e a civilização – Uma História Marítima do Mundo**, p. 645.

¹⁴ Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Suez#/media/Ficheiro:SuezCanalKantara.jpg [consultado a 6/08/2024]

¹⁵ LOUREIRO, Adolfo - **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**, vol.I, p. 87-88.

E a descrição prossegue. O vapor é, ao longo da sua digressão, amplamente sinalizado como o meio, que lhe permite o encontro. É assim quando em Hong Kong toma o *White Cloud*, um vapor a pás para ir para Macau o seu principal destino:

O vapor, que faz a carreira entre Hong- Kong e Macau, é um bonito vapor de rodas, construído na America, muito commodo e veloz. Chama-se *White Cloud*, e é todo pintado de branco e dourado. Na primeira e segunda câmara havia poucos passageiros, mas na terceira contavam-se 300 ou 400 chins, que vinham fechados, em baixo, incommunicaveis com as outras camaras, tendo ás escotilhas guardas armados. Este apparatus bellico, juntamente com os armeiros da sala de primeira classe, cheios de espingardas, revolvers e machados de abordagem, tendo nas armas em grossas letras o aviso de estarem carregadas, despertou-me a curiosidade de saber a razão de semelhantes precauções.¹⁶

Tal devia-se aos ataques que aconteciam naquelas águas.



Fig. 5. Tanjung Priok(Batavia-Jakarta 1895)postal da coleção de Dirk Teeuwen¹⁷

A sua viagem de regresso é um cíclico viajar de vapor em vapor, aproveitando todas as facilidades que este tipo de navio oferece. Ele, o vapor integra aquele que o objecto primeiro e último destas suas viagens, o porto. Exemplo paradigmático da perfeita simbiose entre o cumprimento racional da sua missão e a impressiva emersão nos sentires é o escurso textual em que Adolfo Loureiro refere a sua visita ao porto de Priok(actual Indonésia):

Chegando ás proximidades do porto, sentem-se os grandes trabalhos, adivinham-se os grandiosos projectos. São armazens, vias ferreas, montanhas de materiaes, machinas e aparelhos colossaes, altas chaminés a despedirem nuvens de fumo, o silvo do vapor, o som compassado do jogo dos embolos, e no mar os barcos, os

¹⁶ *Ibidem*, p.294.

¹⁷ Disponível em: <https://tinyurl.com/254hcfp8> [consultado a 6/08/2024]

vapores, as dragas, as docas tubulares para reparação, todo esse conjunto de cousas, que denota os grandes empreendimentos, em que a sciencia do engenheiro na epocha contemporanea tem sabido mudar a face da terra e multiplicar essas espantosas creações com que a humanidade tanto tem lucrado. Percorremos e visitámos minuciosamente todas as obras do porto, as suas calas, os seus molhes, os seus armazens, as suas vias de serviço, as suas bellas installações, o seu material terrestre e maritimo, os seus depositos, tudo, emfim, que compõe aquelle magnifico porto, e que tanto honra o engenheiro que concebeu o projecto, como aquelles que o executaram.¹⁸

É possível através da escrita de Adolfo Loureiro sobre a sua viagem, a de Nápoles à China, reconstruir, de um modo muito preciso e contrastante, para além da memória de um passado, o português pelas paragens orientais, um presente de encontro e desencontro com novas realidades culturais, em que esta viagem presentifica uma vivência, a da segunda metade do século XIX, historiando-se os contextos e conteúdos de um universo orientalista. Este marcado pelo *kairos*, isto é, pelo momento singular, sinalizado na descrição da memória, que dialoga com o *kronos*, isto é, com o fluxo temporal sucessivo dos instantes, consubstanciado pela viagem¹⁹. Plasma-se no seu texto, um *pathos* orientalista, que se vai cristalizando ao longo da narrativa. Veja-se como ele declara já no momento de regresso:

Desde que saíra de minha casa até o momento de achar-me de regresso a ela, tinha conhecido os países que mais se haviam avantajado na estrada da civilização e do progresso, desde a parte mais occidental da Peninsula até os mais distantes confins do Oriente, tinha percorrido os logares mais ricos de recordações históricas e de antigas tradições; tinha admirado as mais ricas pompas e esplendores da natureza das regiões intertropicaes; mas na India, na mysteriosa e velha India, encontrara juntas, desde as barreiras que a cingem e limitam do lado norte, até á ponta mais austral do grande continente, os mais maravilhosos, os mais tocantes assumptos que haviam excitado a minha admiração.

Como me ficarão indeléveis e gratas ao coração as recordações da India!²⁰

O seu percurso diarístico regista os lugares, recorrendo aos signos de pitoresco e de belo, este último entendido como sucesso estético, que visa os sentidos e oferece: “(...)an intellectual delight, and that the senses must always be involved in appreciating it.”²¹ A par destes ele expõe as suas deambulações interiores, através de uma circularidade forjada na

¹⁸ LOUREIRO, Adolfo - **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**, vol.II, p.178.

¹⁹ AVELAR, Ana Paula - Tradition and Modernity in the memory of an empire: The writing of A. Lopes Mendes p. 391.

²⁰ LOUREIRO, Adolfo - **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**, vol.II, pp. 367-368.

²¹ SCRUTON, Roger – **Beauty an very short introduction**, p. 19.

reminiscência e na memória histórica. Adolfo Loureiro, procura que o seu texto desempenhe um papel social útil, onde um presente um presente histórico, participa de um processo de sacralização da memória e este é também expressão da sua exemplaridade no discurso orientalista em Portugal. A par da deambulação por um passado secular, Loureiro contextualiza um presente, por exemplo, o marcado pelas então próximas guerras do ópio, acontecimentos vital para a compreensão do que se passava em terras do crescente império, na “velha cidade do Santo Nome de Deus de Macau, a florescente cidade portuguesa, que contava tres seculos de existencia, que fôra o emporio do commercio do extremo Oriente(...)”²².

São fundamentalmente seis os momentos em que Adolfo Loureiro deambula de um modo mais dilatado por aquela que é a memória de um primeiro encontro dos portugueses com o seu Oriente, usando a sua dupla dimensão plasmando-a na dimensão geográfica, signo tecido pela memória histórica. Tal acontece, nomeadamente nas duas vezes em se encontra em Adem. Este é o espaço em que de imediato é evocada a figura de Afonso de Albuquerque, praticando-se o que aquilo que Pierre Singaravélou considera ser o uso de uma memória da Expansão ²³, que visa reconstruir aquelas que foram práticas de incorporação e diferenciação das formas de domínio em diferentes espaços imperiais. Atente-se como se usa um discurso explicativo / legitimatório de uma presença:

Tinhamos, finalmente, chegado até onde os nossos antepassados, no seculo xvi, por meio de innumeros perigos e com inimitavel arrojo, haviam surgido com as suas naus e desfraldado o pavilhão das quinas. O grande Affonso de Albuquerque, com o seu alevantado patriotismo, com as suas largas vistas, com o seu grandioso plano da creação do imperio lusitano no Oriente, pensava que o melhor meio de combater o turco, que pelo Mar Vermelho enviava poderosas armadas para nos desapossar das nossas conquistas e obstar a novas, era senhorear-se dos pontos estrategicos que nos era mister possuir para mantermos o nosso dominio asiatico. Aden foi o primeiro objectivo do grande capitão; mas contra a sua fortissima posição e potentes muralhas teve de ceder a valentia e o esforço do punhado de bravos que o acompanhava. O nosso heroe não pôde, como premeditava, ir cavar a ossada de Mafoma; mas os que se lhe seguiram não deixaram em esquecimento os seus projectos. Lopo Soares, que lhe succedeu, mandou as suas armadas bater o Mar Roxo e chegou até Gidá, onde se armavam as maiores armadas turcas. Mais tarde o filho do heroe cujo nome ainda ecoa em todo o Oriente, D. Estevão da Gama, pretendeu penetrar até o isthmo de Suez, e os seus soldados devassaram todo o paiz, chegaram ao monte Sinai, e commetteram arrojos que ainda hoje são tidos como verdadeiramente extraordinarios. Toro, Suaquem, Arquico, Maçuá, e muitas terras foram tomadas e assoladas, e a enseada do Desafio, a bahia dos Aggravados, e outras, foram dominadas pelas nossas esquadras.²⁴

²² *Ibidem*, I, p.299.

²³ SINGARAVÉLOU, Pierre – **Les empires coloniaux XIXe-XXe siècle**, p. 14.

²⁴ LOUREIRO, Adolfo - **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**, vol.II, pp. 383.-368.

Mas este processo de tessitura de uma memória histórica prossegue no seu estar em Bombaim, Hong Kong, Macau e Madrastra ²⁵. Ao longo do texto ele faz incursões sobre o passado imperial europeu em várias paragens. Toco, pela sua relevância, o modo especular como se detém nas invocações que faz a Goa. É através do confronto das capitais imperiais, aquela onde Adolfo Loureiro permanece, Bombaim onde aguardava a sua partida para Hong Kong, e a sua Goa, que ele não consegue visitar porque *a monção de sudoeste formou na barra um banco de areia que impediu o ingresso no rio*²⁶. Esta Goa é recorrentemente evocada no seu diário enquanto recordação espectral, solo, por excelência, onde a sua digressão histórica acontece. Esta é, para Adolfo Loureiro a capital do grande Império do Oriente, concebido pelo *imortal* Afonso de Albuquerque. A cidade estava agora, segundo ele, algo abandonada e desprotegida, contrastando o seu luminoso passado com um sombrio presente.

Reconstrói-se, na escrita de Adolfo Loureiro, a intenção e intencionalidades históricas onde necessariamente intervém a memória, definida por Halbwachs como um produto artificial, exposto através de uma linguagem prosaica e ensinável, que deve desempenhar um papel social útil ²⁷. O discurso do nosso engenheiro corporiza-se, deste modo, como uma memória de um presente histórico, que participa de um percurso de sacralização da recordação, na qual emergem vários arquétipos, como os Gama, o Pacheco, ou os Castro. As sucessivas referências, à viagem gâmica é disso exemplo.

Como já anteriormente brevemente mencionei, mas importa, neste momento, de novo destacar a rota do cabo deixara de dominar os circuitos económicos desde a abertura do Canal de Suez em 1869. Adolfo Loureiro refere as várias vicissitudes desta rota, nomeadamente as ameaças ao monopólio português, que se começou a sentir no século XVII, com a crescente e efectiva ameaça holandesa e inglesa. O autor detém-se sobre a navegação da Companhia Neerlandesa das Índias Orientais (VOC) e de como os holandeses alteraram a rota do cabo seguida pelos portugueses, fazendo a navegação directa desde o Cabo da Boa Esperança até ao estreito de Sunda, na Indonésia. Ele corporiza a noção de um império colonial, que: “ (...) existed in relation to each other. Different organizations of power – colonies, protectorates, dominions, territories forced into a dominant culture, semi-autonomous national regions – were combined in diferente ways within empires.”²⁸

Para Adolfo Loureiro o Império Português foi sempre a espada e a cruz, o princípio e o fim das conquistas e Goa era a sua dourada capital. Este era o império que, no século XVI, se estabelecia por:

(...) toda a região do Malabar, no estreito de Malaca, no golfo Persico e em toda a orla marítima até às portas do Mar Vermelho. Malaca, que era o empório das

²⁵ *Ibidem*, II, pp. 226-227-235.

²⁶ *Ibidem*, I, 155.

²⁷ CATROGA, Fernando- **Memória, História e Historiografia**, p. 39.

²⁸ BURBANK, Jane, COOPER, Frederick- **Empires in World History- Power and the Politics of Difference**, p. 7

melhores especearias das Molucas, de Sumatra, de Borneu e das ilhas da Oceania até Timor, e dos ricos productos da China, do Japão e do Siam; Ceylão, a ilha dos rubis, da canella, dos elephantes; Cochim, Calicut, Mangalor, Gôa, Chaul (...) ²⁹

Além destas praças, Adolfo Loureiro menciona as restantes e os produtos que, então, circulavam no império. Ao panegírico de Albuquerque associa-se o tom epopeico, evocando-se os Gama, os Pacheco, os Castro, etc. Enfim, contrapõe-se a disforia de um tempo longo, o que ocorre desde o final do século XVI até ao final do XIX, onde imperam: “rancores, perseguições, e com uma ambição infrene, e com um egoísmo, uma inveja, uma velleza de sentimentos, que nos tiravam todo o prestígio, faziam contrastar a austeridade de costumes dos seus antepassados, com a sua devassidão, rapina e tyrannia.” ³⁰ Sincreticamente sinaliza-se a História goesa, confrontando-se a sua paulatina decadência à crescente ascensão de Bombaim.

Na comparação dos percursos imperais português e britânico, Adolfo Loureiro cumpriu as várias fases do exercício histórico-memorativo, isto é, praticou a selecção, finalismo, presentismo, verosimilhança e representação, naquela que foi a sua representificação de uma História de Portugal passada. No enleio da História e do Império encerra-se as várias digressões historicistas de Adolfo Loureiro, sugeridas, pelas lembranças de um antigo Império Português do Oriente, consubstanciado no signo de Goa contrastada com uma Bombaim que está, segundo ele, destinada a ser a capital do que considera ser o novo império britânico da Índia.

Do *ethos* identitário ao *pathos* discursivo vai oscilando a prosa de Adolfo Loureiro neste seu diário orientalista, onde o intimismo e a visualização impressiva marcam a cadência nostálgica de uma *voz* tocada “pelas indeléveis e gratas ao coração recordações da Índia” ³¹, sendo que é na partida de Macau que: “(...) trocados os últimos abraços e os últimos cumprimentos, o vapor largou a amarração, e principiou a mover-se no meio de uma onda de fumo, e ao som de silvos estridentes da machina.” ³² Macau desaparecia, como escreve, escondida num *denso manto de nevoeiro*. Encerrando-se finalmente o círculo de uma viagem ao chegar a Nápoles, ao regressar ao seu presente ocidente. Mas apesar das notas de um nostálgico oriente ao deixá-lo: “para me dirigir para o extremo occidental da Peninsula Iberica, que doces e fagueiras esperanças, que risonhos presságios elle me enviou nos seus raios luminosos !” ³³

Este foi aquele oriente, signo de um glorioso passado, direcção possível para um melhor futuro.

²⁹ (Loureiro 1885, I, 156)

³⁰ LOUREIRO, Adolfo - **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**, vol.I, p. 158.

³¹ *Ibidem*, vol. II, p. 368.

³² LOUREIRO, Adolfo - **Macau no Diário de Viagem de Adolfo Loureiro**, p. 220.

³³ LOUREIRO, Adolfo - **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**, vol.II, p.415.

Bibliografia

AVELAR, Ana Paula – De um orientalismo em Portugal: Memória da viagem ou a revelação do Exótico em Adolfo Loureiro”, in **Dedalus**, Lisboa, AP-LC, 2010-2011, pp.169-179 .

AVELAR, Ana Paula – A *visão* de Goa *no Oriente...* de Adolfo Loureiro, in MACHADO, Everton V. e BRAGA, Duarte D., **ACT 27- Goa Portuguesa e Pós Colonial: Literatura, Cultura e Sociedade**, Lisboa: Húmus - Centro de Estudos Comparatistas, 2014., pp. 125-135.

AVELAR, Ana Paula – Tradition and Modernity in the memory of an empire: The writing of A. Lopes Mendes in MONTEIRO, Maria do Rosario e KONG, Mário (eds.), **Modernity, Frontiers and Revolutions**, London: CRC Press- Taylor & Francis Group, pp. 2019, pp.387-392 ISBN:978-0-367-02397

BOUTET, Rudolf – Les guises de la mémoire personnelle-Du souvenir-image à la mémoire-récit in **Études Ricœuriennes / Ricœur Studies**, Vol 10, No 1 (2019), pp. 73-87 ISSN 2156-7808 (online)

BURBANK, Jane, COOPER, Frederick – **Empires in World History - Power and the Politics of Difference**. Princeton : Princeton University Press, 2010. ISBN: 978-0-691-12708-8

CATROGA, Fernando - **Memória, História e Historiografia**, Coimbra: Quarteto, 2001. ISBN: 972-8717-09-1.

LOUREIRO, Adolfo – **Macau no Diário de Viagem de Adolfo Loureiro**. Macau: Kazumbi,2000.

– **No Oriente: de Nápoles à China: diário de viagem**. 2vols. Lisboa: Imprensa Nacional.1896-1987.

PADGEN, Anthony – **Mundos em Guerra – 2500 anos de conflito entre o Ocidente e o Oriente**. Lisboa : Edições 70, 2022. ISBN: 978-974-44-2631-0.

PAINE, Lincoln – **O mar e a civilização –Uma História Marítima do Mundo** . Lisboa: Edições 70, 2023. ISBN: 978-972-44-2678-5.

SINGARAVÉLOU, Pierre – **Les empires coloniaux XIXe-XXe siècle**. Paris: Editions Point, 2013. ISBN: 978-2-7578-2843-4

SCRUTON,Roger – **Beauty an very short introduction**, Oxford: Oxford University Press, 2010. ISBN: ISBN 978–0–19–955952–7.

ÍNDICE REMISSIVO

A

- Academia Real das Ciências de Lisboa, 561, 566, 567, 569, 570,
- Acapulco, 38, 41, 59, 60, 277, 280, 316, 318, 325, 326, 362, 363, 377
- Aceh: Sultanate, 300, 301
- Achem: Sultanato, 519, 528, 533, 544
- Acquaviva, Claudio: responsável máximo da Companhia de Jesus, 473, 474
- Aeterni Regis Clementia*: Bula, 263
- Affaitati, Giovanni Francesco, 536, 537, 538, 540, 546
- Agra, 333, 336, 341, 359, 373
- Aguero, Pedro González de, 273, 290
- Agulha fixa, 39, 41
- Ahedo, Felipe González, 275
- Ahmad ibn Majid: piloto árabe, 113, 114
- Ahmede, Mulei, 542
- Aizhou liedao, arquipélago, 117, 120, 126, 128, 135, 136
- Akbar: imperador mogol, 335, 371
- Akker, Jacobus op den, 586
- Albergaria, Lopo Soares d': governador da Índia, 97, 256, 488, 491, 501
- Albuquerque, Afonso de, 85, 86, 96, 97, 99, 100, 101, 113, 298, 305, 436, 483, 486, 487, 489, 490, 492, 601, 602
- Albuquerque, Jorge de, 550, 574
- Albuquerque, Luís de, 104, 130, 131, 132, 331, 452
- Albuquerque, Matias de, 372, 516, 521
- Alcácer Quibir: batalha de, 98, 522, 523, 524, 542, 543
- Alcáçovas-Toledo: tratado, 430
- Alcazarquivir, 263
- Alemanha, 372, 407, 495, 496, 497, 498, 501, 503, 504, 563, 586
- Alexandre de Rhodes, 552, 554, 558, 574
- Ali Adil Shah: sultão de Bijapur, 512, 523
- Almadén: minas, 324
- Almeida, Diogo Fernandes de, 85, 86, 93, 94, 99
- Almeida, Fernão Lopes, 94, 491
- Almeida, Francisco de (D.), 96, 421, 487, 489, 498
- Almeida, Henrique de, 94
- Almeida, João Ferreira A. d', 583, 584, 592
- Almeida, Lourenço de (D.), 487
- Alvares, Jorge, 190, 208, 214, 271, 558
- Álvarez, Fernão, 538
- Amaral, Gaspar do, 553, 558, 574
- Amaral, Ilídio do, 127, 129, 139
- Amesterdão, 254, 385, 456, 461, 462, 529
- An Nam, 549
- Andagoya, Pascual de, 272
- Andaluzia, 428, 429, 502
- Andorinha*, caravela, 429
- Andrada, Francisco de, 428, 430, 436
- Andrade, António de: jesuíta, 329, 330, 332, 333, 334, 335, 337, 338, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346
- Andrade, Fernão Peres de, 94
- Anes, Afonso, 94
- Angediva, ilha, 488
- Anglería, Mártir de, 281
- Anglo-Dutch Treaty (1824), 302
- Anglo-Dutch War (4th), 302, 307
- Anián, estrecho, 277, 278, 279, 280
- Antigo Testamento, 585, 586, 587, 588,
- António (D.), Prior do Crato, 370, 371, 510, 529, 532
- Antuérpia, 59, 355, 372, 377, 456, 495, 498, 504, 538
- Anunciada*, nau, 512
- Archivo General de Las Indias, 40, 110, 357, 420
- Arellano, Alonso de, 175
- Arfeville, Nicolay d', 92, 100
- Arima, 470, 473
- Armada Invencible, 319, 327
- Armazéns da Índia, 105

Armendáriz, Lope Diez de Aux y: virrey, 325
 Arnedo, João António, 551, 554
 Arqueologia náutica, 61, 63, 74, 79, 216, 237
 Arquivo Histórico da Academia das Ciências de Lisboa, 562
 Arrecifes, isla, 278
 Arte de Pilotagem, 421
 Arzila, 94, 542
 Ashikaga/Muromachi: Shogunato, 468
 Aspra, Flamínio Donato de, 510, 511, 512
 Assinatura arquitetónica ibérica, 81
 Ataíde, D. Luís de, 511, 516, 517, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 527, 534
 Aula da Esfera, 336, 337, 524
 Austrália, 121, 122, 125, 126, 128, 130, 131, 132, 140, 141, 142, 143, 145, 150, 151, 152, 153, 156, 225, 132, 274, 406, 411
 Austrialia del Espíritu Santo, 274
 Avelar, Ana Paula, 59, 483, 487, 489, 490, 491, 495, 597, 598, 602, 606
 Avilés, Pedro Menéndez de, 319
 Azevedo, D. Jerónimo de, 375, 382, 564

B

Badajoz-Elvas: negociaciones, 34, 268, 283
 Badr al-Araymi: historiador, 115, 120
 Badrinath: pagode budista, 336, 338, 339
 Bahia, 224, 225, 226, 227, 412, 541
 Banba, Diego de, 90
 Bandar, Dom Filipe – Iama Singa, 565
 Bandara, Dom João Dharmapala Peria, 565
 Banks, Joseph, 562, 567
 Barba, Pero, 94
 Barbuda, Luís Jorge, 514
 Bardês, 565
 Bardi, Jacome de, 541
 Barrameda, Sanlúcar de, 90
 Barreto, António Moniz, 519, 521, 525, 527
 Barreto, Isabel de, 274
 Barros, João de: cronista, 130, 233, 255

Bartolomeo Marchionni, 536, 546
 Base de dados SIG, 169, 170, 171
 Bass, Estreito de, 130, 144
 Batávia, 272, 300, 301, 305, 456, 458, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 590, 592, 599, 601
 Beijian(dao), ilha, 113, 119, 120, 121, 125-130, 135, 136
Belinho 1: achado arqueológico, 77, 78, 79, 81, 83
 Bénard, Inês, 114, 115, 117, 120
 Bengala, 255, 333, 336, 346, 355, 385, 567, 572
 Berthoud, 55
 Beza, Teodoro de, 583
 Bíblia Almeida, 579, 581, 582, 585, 586, 588, 589, 590, 592
 Biblia del Cántaro, 582
 Bíblia Holandesa, 584
 Bíblia, 579, 581, 583, 586, 587, 588, 589, 590,
 Biblioteca Central da Academia Eslovaca de Ciências, 497, 504
 Biblioteca Lusitana, 587,
 Biblioteca Pública da Corte, 588
 Biên-hòa, 550
 Bijapur, 512, 519, 522, 523, 524, 525
 Binh-thuân, 550
 Bintan, Sultão de, 423
 Birú, 272
 Bisnaga, 499, 500
 Board of Longitude, 55, 56
 Bocage, José Vicente Barbosa do, 598
 Bodega y Quadra, Juan Francisco de la, 277, 279, 280
 Boliao (Lamma Island), 126
 Bori, Cristóvão, 37
 Borja, D. Juan de, 513, 514, 532
 Bornéu, 400, 605
 Borri, Christoforo, 553, 554, 555, 557
 Bósforo, 597
 Bougainville, 55, 157
 Boutet, Rudolf, 597, 606
 Bowring, John: governador de Hong Kong, 410

Brabante, 498
 Brae, Tycho, 53
 Bragança, D. Constantino de, 520
 Brasil, 85, 98, 100, 193, 195, 196, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 213, 224, 225, 226, 227, 332, 538, 541
 Bratislava, 496, 497, 504
 Breve Compendio de la Sphera, 108
 Brisé: leque, 389, 395, 397, 398, 399, 401, 403, 405, 407, 411
 British and Foreign Bible Society, 589, 590
 Brusions, Jacques de Savary des, 390
 Bryto, Lourenço: capitão, 488
 Bungo, 469, 470, 471, 473,
 Burbank, Jane, 604, 606
 Burney, James: comandante da marinha inglesa, 146, 151
 Buzomi, Francesco, 552, 565

C

Cabo da Boa Esperança, 146, 333, 455, 462, 499, 529, 604
 Cabo das Corremtes, 485
 Cabo de Hornos, 270
 Cabo Rachado: batalha de, 544
 Cabral, Fernão Alvares, 26, 27
 Cabrilho, João Rodrigues, 139
 Cabrillo, Juan Rodríguez, 278, 279
 Cádiz, 41, 91, 101, 357, 429
 Cairo, 89
 Calcutá, 597, 599
 Caligari, Giovanni Andrea, 510, 511
 Callao: porto, 126, 272, 274, 362
 Calvino, 583
 Câmara, Martim Gonçalves da, 515
 Camargo, Alonso, 272
 Camboja, 396, 550, 555, 564, 572, 574
 Camões, Luís Vaz de, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 196, 199, 200, 201, 204, 205, 211, 212, 213, 214, 264, 331, 492, 534, 585

Cândia (Mahanuwara Rajadhaniya), 565
 Cândia, Dom João de, 565, 578
 Cantão, 253, 389, 390, 391, 392, 393, 395, 396, 398, 400, 401, 402, 406, 407, 408, 410, 411, 412, 566, 567, 571, 573
 Cão, Diogo, 123, 147
 Capponi, Margherita de Luca de Agostino, 536
 Carlo, Giovanni, 538
 Carlos V: Imperador, 93, 97, 275, 287, 376, 421, 426, 428, 429, 432, 462, 493, 496, 502, 503
 Carneiro, António de Mariz, 37
 Carneiro, Pedro de Alcáçova, 515, 517
 Caro, João: dominicano, 415, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 424, 426, 427, 428, 429, 430
 Carolinas, islas, 275, 278, 287
 Carreira da Índia, 36, 39, 219, 220, 227, 233, 234, 236, 240, 241, 245, 249, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 347, 348, 349, 350, 355, 356, 357, 358, 362, 363, 365, 366, 369, 373, 379, 384, 387, 435, 452, 455, 465, 483, 484, 491, 492, 511, 512, 517, 521, 530, 588
 Carreira de Manila, 121, 122, 123, 139,
 Carta arqueológica marítima de Portugal, 168
 Cartas Universales, 261, 268
 Carvalho, Diogo de, 552, 565
 Casa de Contratación, 104, 112, 268, 284
 Casanate, Pedro Porter, 279
 Cassini, Giovani Domenico, 53, 54
 Castanheira, Conde da, 429
 Castela, 88, 95, 139, 417, 420, 422, 426, 427, 429, 430, 513, 514, 540
 Castilla del Oro, 264, 268
 Castro, D. Martim Afonso de, 368, 382, 544
 Castro, Padre José de, 510
 Cataio, 335, 344
 Catarina (D.): rainha, 250, 513, 515, 524
 Catay, 256, 311
 Cátedra de Cosmografia, 108
 Catercolas, 565
 Catroga, Fernando, 604, 606
 Cavalcanti, Giovan Battista, 538
 Ceballos, Alfonso, 38, 39, 59

- Cebú, 315
 Ceitacava, Reino de, 565
 Celebes, ilha, 283
 Cenáculo, Frei Manuel do, 588
 Cerda, Luis de la, 263
 Cereceda, Andrés de, 276
 Céspedes, 108, 285, 286
 Chalupas, 93
 Cham (Cu Lao Cham): ilha, 550, 554, 574
 Champá, 549, 550, 551, 552, 558
 Changzhou (Cheung Chau), ilha perto de Lantau, 126
 Chann-tong: província chinesa, 400
 Chao-king: região na China, 403
 Chaul, 463, 516, 534, 605
 Chaul: rio, 487
 Chekian, 390
 Chennai, 597
 Cherino, Alonso, 90, 272, 273, 290
 Chiloé, 260
 China, 69, 84, 145, 157, 161, 164, 166, 171, 173, 184, 186, 188, 190, 193, 194, 195, 198, 201, 204, 205, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 245, 246, 247, 248, 249, 252, 253, 256, 258, 267, 271, 277, 280, 281, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 301, 303, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 331, 333, 334, 335, 342, 345, 346, 359, 361, 362, 363, 384, 389, 390, 392, 394, 395, 396, 398, 401, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 472, 473, 477, 513, 515, 518, 519, 544, 549, 551, 552, 555, 558, 559, 560, 562, 569, 571, 572, 573, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 602, 603, 605, 606
 Chinese Revolution, 291
 Chiriquí, 277
 Chola Empire, 295
 Cipango, 311
 Ciudad de los Césares, 273
 Ciudad Rodrigo, 426, 427
 Clarión, ilha, 278
 Clemente VI, Papa, 263
 Clemente VIII, Papa, 129
 Clemente XIV, Papa, 567
 Clipper: tipo de navio, 409
 Cloon, Theodor van, 587
 Cloud, White, 601
 Clúsio, Carlos (Charles de l'Écluse), 570
 Cochim, 27, 130, 222, 228, 245, 332, 377, 415, 417, 418, 419, 429, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 437, 455, 456, 481, 488, 496, 499, 500, 501, 520, 520, 527, 530, 605
 Cochinchina, 400, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 564, 565, 566, 567, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 578,
 Cocos, ilha, 273
Codex Bratislavensis, 496, 497, 498, 504
 Coelho, António de Albuquerque: mestiço de Camutá, governador de Macau, 156, 157
 Coelho, Duarte, 549, 550, 558, 574
 Coelho, Gaspar: vice-provincial jesuíta, 471, 472, 473, 474
 Coelho, Nicolau, 484
 Coelho, Sebastião, 429, 430
 Colégio de Santo Antão de Lisboa, 524
 Colégio de Santo Antão, 564
 Colégio de São Paulo, 332, 564, 565
 Colégio dos Reis Magos, 565
 Colégio Jesuíta das Onze Mil Virgens, 331
 Colégio Jesuíta de S.to Antão Novo, 331
 Coloane, ilha, 115, 136
 Colombo, Fernando, 34
 Colón, Cristóbal, 263,
 Colon, Hernando, 287
 Columbo, 597, 599
 Companhia das Índias Orientais, 349, 381, 389, 392, 407
 Companhia de Jesus, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 346, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 528, 533, 552, 555, 564, 567, 578
Conceição: navio, 26, 228
 Conchinchina, 599
 Concílio Provincial de Goa, 374, 382, 519, 526
 Conflans, Anthoine de, 92, 101

Consejo de Indias, 287, 319
 Constantinopla, 88, 89, 92, 99, 252, 418
 Construção Naval Ibérica, 63, 81
 Construtores navais, 61, 63, 64, 80, 220, 236
 Convenção de Pequim, 411
 Cooper, Frederick, 604, 606
 Coreia, 247, 253, 467, 472
 Coronel, Fernando de Los Rios, 39, 41, 60
 Correia da Serra, Abade José, 568
 Correia, Gaspar, 96, 97, 100, 421, 425, 437, 439, 442, 481, 482, 483, 489, 491
 Correia, Jorge de Figueiredo, 538
 Corte Mogol, 145, 333, 335
 Cortés, Hernán, 277, 313
 Cortés, Martim, 108
 Cosmografia, 42, 60, 104, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 287, 336, 337, 421, 497
 Cosmógrafos, 37, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112
 Costa do Coromandel, 586, 587
 Costa, Bartolomeu da, 554
 Cota: Reino de Kotte, 565
 Coutinho, Luís da Fonseca, 31, 32, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 60
 Coutinho, Martim Afonso de Melo, 489
 Couto, Diogo do, 233, 234, 436, 437, 438, 440, 441, 490, 492, 544, 545
 Couto, Gaspar Jorge do, 39, 59
 Cranganor, 418
 Cremona, 536, 538
 Cromberger, Jacob: tipógrafo e mercador, 495, 502, 505
 Cronística, 491, 492
 Crossmann, Carl L, 407
 Cruz, Clemente da, 555
 Cruz, João da, 555
 Cruz, Maria Augusta Lima, 513
 Cruzero del Sul, 421, 427
 Cu Lào Cham, 550, 554, 574
 Cunha, Nuno da, 97, 424, 437
 Cunha, Tristão da, 498

D

Da Hengqindao (Montanha, etc.), ilha, 114
 Da Jin, ilha, 119
 Da Wanshandao, ilha, 114, 123, 124, 133
 Dabul, 422
Dafātir: plural de *daftar*, caderno, 115
 Daimyo, 467, 468, 469, 470, 471, 473, 474, 477
 Dai-Viet, 552, 555, 558, 574
 Dal, Nicolas, 587
 Damangzhou, ilha, 115
 Dan'gan liedao, arquipélago, 111-113, 116, 120-122, 124, 125, 127-130, 132, 133, 135, 136
 Dan'gan shuidao, estreito / canal, 116, 117, 129, 130, 132, 134, 135
 Dan'gandao, ilha (v. também -zhou), 112, 122, 127, 128, 130, 132, 134, 135
 Dan'ganzhou, ilha (v. também -dao), 124-127
 Danang, 552, 554, 555
 Daoguang: imperador chinês, 408
 Dapeng bandao, peninsula, 115
 Dávila, González, 276
 Dazhoudao (Duzhu, etc.; Tinhosa), ilha, 114, 128, 129, 131
 Declinação Magnética, 31, 34, 35, 36, 37, 40, 42, 43, 56, 57, 107
 Deleo, Thomas, 392
 Deseado, cabo, 282, 315
 Dias, Bartolomeu, 123, 144, 146, 505
 Dieppe, Escola de, 132, 134, 141
 Dio: fortaleza, 422
 Dirk Island, 144
 Diu: batalha, 96, 97, 435, 439, 463, 488
 Dongguan, distrito, 118, 120-122
 Dongjiang(shan), ilha, 120, 121, 123, 128-135
 Dongsha qundao, arquipélago, 123
 Dongxingjian (Pedra Branca, etc.), rocha no mar, 129, 131-134
 Douglas, Robert, 393
 Drake, Stilman, 51, 530
 Dutch East India Company (VOC), 299, 300, 305, 306

Dutch Malacca, 299, 301

Duzhu(shan), ilha, v. Dazhoudao, 164, 178, 181, 184, 191

E

Eakin, C.: professor da Vanderbilt University, 127, 150

East India Company, 349, 351, 353, 357, 363, 364, 389, 393

Eça, Diogo de, 94

El Callao, 272, 274

El Dorado, 423

Elcano, Juan Sebastián de, 124, 268, 269, 271, 272, 287, 309, 311, 312, 313, 314, 322, 417, 518

Elci, Conde Orso d', 51

Empoli, Giovanni da, 536, 537, 538, 546

Empress of China: embarcação, 407

Enciso, Fernández de, 271

Eneias, 18, 26, 28

Erzhoudao, ilha, 112, 120, 127-130, 135

Escola de Cantão, 392, 395

Escola de Macau, 395

Escorchapines, 93

Espinosa, Gonzalo Gómez de, 313, 422, 426

Espíritu Santo: bergantín, 221, 223, 227, 228, 315

Essarts, Nicolas Herberay des, 93

Estado da Índia, 97, 233, 234, 242, 333, 347, 348, 349, 353, 355, 365, 366, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 376, 378, 382, 383, 384, 385, 417, 420, 423, 433, 435, 438, 451, 455, 456, 457, 458, 460, 461, 463, 465, 466, 511, 512, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 526, 530, 533, 534, 575, 578

Estrecho de Aníán, 277, 278, 279, 280

Estrela da manhã, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 28

Estrela Polar, 33, 107, 117

Ethos, 595, 596, 605

Euler, 55

Évora, 129, 193, 194, 196, 197, 198, 199, 201, 203, 207, 213, 234, 369, 427, 428, 429, 491, 511, 512

F

Faleiro, Rui, 34

Faria, António de, 574

Faria, Sancho de,

Favaro, António, 51, 59

Fayfô: Hói Na, 552

Fernandes, Bernardo, 109

Fernández, Juan, 273, 275, 287

Ferreira, João de, 95

Ferrer, Lourenço, 39

Fez, 542

Fidalgo, Salvador, 279

Figueiredo, Jerónimo de Alarcão de, 538

Figueiredo, Manuel de, 37, 197, 214

Figueiredo, Pe. António Pereira de, 588, 590

Filipinas, 39, 41, 60, 268, 269, 275, 277, 278, 280, 283, 284, 287, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 326, 327, 362, 363, 398, 473, 561

Flandres, 44, 380, 551

Flora Cochinchinensis, 559, 560, 561, 563, 565, 566, 567, 568, 569, 571, 572, 573, 575, 576, 577, 578

Florença, 59, 369, 373, 510, 538, 540

Florestas, 61, 63, 65, 80, 81, 571

Fokas, Ioannis, 277, 280

Fo-Kiên: província chinesa, 401

Fontana, Roberto, 510, 521, 522

Fontes para o estudo das Armadas da Índia, 185, 186, 187

Fontes, António de, 552

Fragrant: porto, 409

Fragata: *Sto. António de Tanna*, 172

Francês, Pero Anes: capitão de caravela, 130

Francke, August Hermann, 586

Freire, Anselmo Braamcamp, 94, 100, 234

Freitas, António Gregório de, 37, 38, 59

Frumento, Alessandro, 510, 527

Fuca, Juan de, 277, 280,

Fugger: companhia comercial de Augsburg, 224, 229, 254, 495, 496, 503, 505, 506

Fujian: provincia china, 116, 120, 128, 129, 131, 132, 134, 136, 166, 170, 178, 179, 181, 182, 184, 186, 317, 320, 326

Fukuda, 470

Funchien, 390

Furtado, André, 543, 544, 546

Fuzhou: porto na China, 408

G

Gaio, D. João Ribeiro, 528, 533

Galápagos, islas, 273, 275, 276

Galeças, 92, 93

Galeón de Manila, 309, 311, 317, 318, 319, 320, 321, 324, 325, 326, 327, 328

Galiano, Alcalá, 279

Galiano, Alcalá: cartógrafo, 279

Galileu, Galilei, 31, 32, 49, 50, 59

Galipoli, 89

Gallio, Tolomeo, 511

Galvão, Duarte, 501

Gama, Francisco da (D.), 367, 382, 541, 543

Gama, Luís da (D.), 367, 382, 543

Gama, Paulo (D.), 434, 435, 536, 542, 543, 544, 545

Gama, Vasco (D.), 17, 18, 21, 26, 27, 28, 29, 113, 115, 120, 123, 241, 249, 250, 256, 257, 312, 419, 423, 432, 455, 484, 486, 495, 497, 535, 536, 542, 543, 545, 595, 597, 598

Gama, Vasco Luís da (D.), 541, 543

Gamboa, Martin Ruiz de, 272

Ganges, 256, 338, 339, 344, 355, 385

Gaolan(dao), ilha, 114, 115, 118, 119

García de Loáisá, Capitan General, 269

Gaspar, Joaquim, 43

Gaula, Amadis de, 92, 278

Gayoso, Don Justo, 93

Genebra, 583

Gia-dinh: Saigão, 550

Gianh, 550

Gilbert, William, 48

Gilolo, 283

Giraldi, Francisco, 539, 540, 541, 545

Giraldi, Luca, 535, 536, 537, 538, 539, 541

Giraldi, Luisa, 535, 536, 537, 538, 539, 541

Giraldi, Niccoló di Giovanni, 536

Globalplayer, 493, 503

Goa, 97, 157, 196, 198, 207, 211, 224, 231, 232, 133, 245, 246, 257, 331, 332, 333, 334, 336, 341, 347, 348, 349, 351, 352, 354, 355, 360, 364, 366, 367, 368, 370, 371, 374, 375, 377, 378, 382, 384, 385, 387, 419, 423, 424, 436, 437, 438, 439, 442, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 460, 463, 464, 465, 483, 488, 490, 493, 494, 496, 499, 512, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 532, 533, 543, 544, 550, 551, 552, 564, 565, 566, 582, 598, 604, 605, 606

Goes, Bento de, 334, 335

Gomes (filho), Bernardino António, 566, 578

Gomes, Luís Gonzaga, 145

Gómes, Tomás Martínez: fray, 275

Gómez, isla, 273

Gongxie(shan), ilha, 120, 129, 130-135

González, Gil, 276, 277

Granada, Reino de, 90, 91, 92, 101, 102

Grande Baía (Greater Bay), 111

Gregório XIII, Papa, 373, 510, 511, 514, 516, 520, 526, 527, 528

Grijalva, 125

Grijalva, Hernando, 278, 313

Gualterotti de Bruges, 536

Guam, 260, 268, 287

Guangdong, 162, 164, 166, 171, 172, 173, 174, 176, 178, 179, 180, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 298

Guangzhou, 115, 165, 166, 172, 188, 189, 294

Guangzhou: porto chinês, 408

Guanxi, 164, 189, 297

Guerra do Ópio, 408, 410, 411

Guge: reino no Tibete ocidental, 330, 336, 339, 340, 342, 344, 346

Guiné, Nova, 127, 141, 148, 400

Guipúzcoa, 314

Guishandao, ilha(s), 136

Gutiérrez, Diego, 285, 287

Gutiérrez, Sancho, 285, 287

H

Habsburgo, 551
 Hackluyt Society, 128, 129, 133
 Haijin: policies, 295
 Hainão, 111, 114, 116, 120, 129, 132
 Haje: peregrinação anual, 118
 Hakata: actual Fukuoka, 473
 Halbwachs, 604
 Halley, Edmond, 38
 Han: culture, 164, 190, 294
 Harriot, Thomas, 49
 Harrison, 55
 Harunobu, Arima: daimyo de Arima, 473
 Hebaodao, ilha, 114, 118
 Hengqin, v. Da Hengqin e Xiao Hengqin, 165, 189
 Henrique (D.), Cardeal, 235, 360, 375, 513, 515, 516, 520, 534, 540, 541, 542, 546
 Hermosa, isla, 283, 284
 Hernández, Gonzalo, 90
 Hernández, José Pérez, 277, 279
 Herrera, mapas, 285
 Hidāya: orientação, 118
 Hideyoshi, Toyotomi, 467, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 478
 Himalaias: cordilheira dos, 331, 336, 342, 344
 Hirschvogel: casa comercial de Nuremberga, 493, 494, 495, 496, 501, 502 503, 505
 Hô Chí Minh, 554, 558, 597
 Hoaching: artesão, 411
 Hoaching: cidade, 399
 Hoces, Francisco de, 269
 Holandeses, 40, 137, 219, 283, 318, 357, 369, 380, 453, 461, 462, 544, 551, 579, 581, 582, 586, 587, 604
 Homero, 18
 Honan, ilha, 411
 Hong Kong, 111, 116, 117, 123, 161, 166, 167, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 186, 187, 189, 190, 191, 305, 408, 409, 410, 411, 412, 597, 599, 601, 604

Hongs: lojas/armazéns, 389, 390, 408

Hongwu Emperor, 295

Hosokawa: Casa militar, 468

Hounan: província chinesa, 401

Hu shan: leque, 398

Huancavelica: minas, 324

Huê (Phú-xuân), 550, 551, 555, 566,

Huissiers, 87, 88

Humboldt, corrente de, 275

I

Igreja Reformada Holandesa, 583, 584

Igreja sírio-nasrani-malabar, 418

Inclinação Magnética, 40, 43

Índia, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 28, 29, 36, 37, 39, 59, 85, 86, 89, 95, 96, 97, 99, 100, 101, 114, 118, 196, 214, 219, 220, 222, 224, 227, 228, 232, 233, 234, 235, 236, 240, 241, 242, 245, 246, 247, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 267, 299, 300, 305, 312, 318, 322, 329, 330, 332, 333, 336, 337, 338, 339, 342, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 355, 356, 357, 358, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 393, 398, 406, 408, 415, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 429, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 441, 451, 452, 453, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 465, 466, 471, 472, 474, 475, 481, 482, 483, 484, 485, 487, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 505, 508, 511, 512, 513, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 525, 526, 527, 528, 530, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 541, 543, 552, 554, 559, 560, 561, 564, 566, 569, 570, 572, 575, 578, 582, 583, 584, 586, 588, 589, 592, 595, 597, 598, 599, 600, 602, 605
 Índias Orientais, 349, 380, 389, 392, 407, 456, 462, 503, 581, 604

Índico, 17, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 56, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 123, 126, 146, 153, 159, 161, 222, 231, 236, 248, 249, 251, 254, 255, 263, 264, 265, 287, 292, 322, 347, 351, 352, 354, 355, 357, 358, 364, 373, 379, 417, 435, 455, 481, 484, 486, 489, 492, 493,

495, 496, 498, 500, 501, 522, 525, 597

Indochina, 411

Inquisição Portuguesa, 524

Irmandade de Nossa Senhora da Porta do Céu e do Glorioso São João Baptista, 565

Isabel de Aragão, 484

Iskandar Muda, 300

Isla de Más a Tierra, 275

Isla Grande, 272

Islas de Poniente, Salomón, 274

J

Japão, 116, 117, 123, 145, 193, 195, 196, 197, 198, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 211, 212, 213, 214, 228, 245, 248, 251, 252, 258, 380, 404, 456, 462, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 519, 544, 551, 552, 554, 605

Jardine, William, 407, 409

Java Wars, 304

Java, 114, 127, 264, 300, 304, 318, 456, 583

Jesuítas, 49, 195, 202, 208, 212, 254, 272, 332, 336, 337, 338, 342, 343, 344, 346, 359, 469, 470, 472, 473, 475, 477, 517, 518, 519, 527, 549, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 564, 565, 574

Jiapeng liedao, arquipélago, 111, 113, 116, 119-123, 125-128, 130, 132, 133, 135

Jiménez, Fortún, 278

Jinmen (Quemoy), ilha, 119

Jishuimen, estreito, 116

Jiuxing (Jiuzhou), “nove ilhas”, 118, 121

Jiuxingyang, espaço do mar, 121

João III (D.): rei de Portugal, 235, 250, 283, 418, 424, 426, 428, 429, 432, 436, 437, 438, 442, 452, 483, 492, 495, 502, 504, 505, 515, 539, 541, 550, 558

Johor, 293, 298, 300, 305, 519, 533

Juan de Austria (D.), 319

Juan Fernández, isla, 273, 287

Jussieu, Antoine-Laurent de, 568

K

Kairos, 602

Kangxi: imperador chinês, 390

Kelantan, 182, 296

Kellenbenz, Hermann, 495, 496, 504, 505

Kepler, Johannes, 49

Kerala, 419

Kew Gardens de Londres, 567

Khánh-hòa, 550

Kiang-si: região na China, 401

Krogt, Peter van der, 45

Kroell, Anne, 498, 501, 504

Kronos, 602

Kuro-shivo: corrente, 316

Kyoto (Miyako), 294, 208, 212, 213, 468, 473

Kyushu, ilha, 166, 467, 469, 470, 471, 472, 473

L

La Coruña, 269, 314

La Pérouse, 55

Lacaille, Nicolas Louis, 55

Lacerda, Manuel de: capitão da Carreira da Índia, 496, 499

Ladrões, ilha(s) dos, 113, 124, 126, 136

Lafetá, Lucrezia de, 540

Lamma (Boliao), ilha, 126

Lampacau, 114

Lancha de desembarque, 85, 90, 91

Langbaijiao (Lampacau etc.), 114-117

Langren, Arnold van, 44

Langren, Miguel Florêncio van, 31, 35, 44, 45, 46, 47, 48, 57, 59, 60

Lantau (vários nomes), ilha, 116, 117, 123, 124, 126

Laowanshan, ilha (v. também Da Wanshandao), 124

Lapa, Albino, 127, 151

Lastros, ilha dos, 115

Lavezaris, Guido de, 319, 320

Lavrador, Fernandes, 267

Le Roy, Pierre, 55

Leão X, Papa, 563
 Lee Ching: joalheiro, 411
 Leeuwin, Cabo, 144
 Legazpi, Miguel López de, 312, 314, 315, 317, 318, 319, 320
 Leitão, Henrique, 43, 114, 575
 Leme, ilha de, 135
Lendas da Índia, 96, 97, 100, 422, 432, 436, 437, 439, 452, 481, 482, 483, 492
 Lepanto: batalla, 319, 356
 Lezcano, Francisco, 275
 Liampó, 116
 Linschoten, Jan Huyghen van, 529
 Lisboa, João de, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 57, 59, 109, 130
 Livro de Marinharia de João de Lisboa, 36, 109, 130
 Livros de Marinharia, 36, 109, 110, 111
 Loaysa, expedición, 313, 314, 315
 Loaysa, García Jofre de, 314, 315
 Lobo, José de Moura, 38
 Los Jardines, isla, 278
Los Tres Reyes: zabra, 133
 Loureiro, Adolfo, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606
 Loureiro, João, 554
 Loureiro, Pe. João de, 559, 564, 577
 Lo-yan-chi: instrumento de polir, 403
 Loyasa, 125
 Loyola, Juan Arias de, 42
 Luzón, isla, 315, 321

M

Macarira, ilha (v. também Xiao Hengqin), 115
 Macau, 114, 115, 116, 117, 161, 164, 165, 166, 167, 172, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 234, 253, 298, 299, 307, 327, 389, 391, 392, 393, 395, 396, 411, 412, 456, 469, 473, 474, 475, 476, 477, 546, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 557, 558, 564, 565, 566, 567, 574, 577, 578, 597, 598, 599,

601, 603, 604, 605, 606
 Machado, Diogo Barbosa, 587, 588, 592
 Machifaro, 98
 Mactán, ilha, 313
 Madagáscar, 221, 225, 227, 230, 561
 Madrastra, 597, 599, 604
 Madreen, Leques, 392
 Magalhães, Fernão de, 31, 34, 56, 123, 124, 151, 312, 417, 422, 502
 Mahmoud Shah, Sultan, 297
 Maior, Java, 127
 Malabar, 19, 188, 401, 417, 418, 432, 455, 484, 486, 493, 494, 495, 499, 526, 527, 564, 565, 604, 605
 Malaca, 96, 97, 114, 130, 131, 148, 149, 199, 211, 222, 230, 256, 263, 264, 282, 284, 292, 298, 305, 377, 378, 422, 423, 436, 456, 458, 461, 488, 500, 515, 516, 517, 518, 519, 522, 523, 526, 528, 529, 533, 537, 544, 549, 551, 561, 573, 574, 579, 581, 582, 583, 604
 Malacca Sultanate, 297, 299, 305
 Malásia Peninsular, 292
 Malaspina, 279, 328
 Maldonado, Bispo, 427, 428
 Maldonado, Lorenzo Ferrer, 42, 279
 Maliuzhou shuidao, canal, 115, 117
 Malpelo, isla, 273, 276
 Mana, 338, 339
 Mandarin: leque, 389, 391, 392, 393, 405, 409, 411
 Mangalor, 605
 Manila, 38, 41, 59, 60, 121, 122, 123, 139, 250, 301, 309, 310, 311, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 362, 363, 377, 398, 399, 473, 474, 475
 Mansilla, 268
 Mântua, 531
 Manuel, Gaspar, 39
 Manuscrito de Praga, 109, 112
 Mar Abraham, 525, 526, 527, 528, 530
 Mar de Hoces, 269
 Mar de Palha, 268
 Mar de Solís, 268

- Mar Denha, Bispo, 418
 Mar Dulce, 268
 Mar Jacob: bispo sírio, de origem arménia, 417, 418, 419
 Maritime Silk Road, 168, 253, 258, 291, 293, 294, 296, 304
 Marius, Simon, 49, 53
 Mariz, Pedro de, 94
 Markham, Sir Clements, 128, 139, 149, 151
 Marques, Manuel: jesuíta, 335, 336, 339
 Marques, Pero: luso-japonês, 553, 554
 Marquesas, ilha, 274
 Marshall, ilhas, 278, 287
 Martínéz, Esteban José, 277, 279
 Martínéz, Juan, carta de, 285, 287
 Martins, Simão, 96
 Mascarenhas, D. João de, 517
 Mascarenhas, D. Pedro, 423, 424, 425
 Mascarenhas, Fernão Martins, 94
 Maskelyne, 55
 Masud, Raban, 419
 Matalotes, ilha, 278
 Matelief, Cornelio, 544
 Mayadunne de Sitawaka, 525
 McIntyre, Kenneth Gordon, 128, 132
 Medici, Cosme II de, 49, 51
 Médicis, 510
 Medina, Bartolomé de, 324
 Medina, Pedro de, 108, 112
 Mekong, 574
 Mellan, Claude, 48
 Mello, Vitto José de, 589
Memoria- puch (livro de Memórias) de Lazarus Nürnberger, 497
 Mendaña, Álvaro de, 126, 129, 133, 145, 274, 287
 Mendes, Diogo, 538
 Mendes, Martim, 94
 Mendonça, Afonso Furtado de, 39
 Mendonça, Cristóvão de: capitão de navio, 128, 130, 132, 145
 Mendoza, Lope Hurtado de, 426
 Meneses, D. Henrique de, 423
 Meneses, D. Pedro de, 95
 Meneses, Duarte (D.): vice-rei da Índia, 372, 474, 521
 Meneses, Francisco de Sá de, 517
 Menezes, Duarte de, 543
 Meros, ilha dos, 114
 Merrill, Elmer Drew, 568, 578
 Mexia, Afonso, 423, 424
 México, 135, 276, 277, 278, 280, 287, 309, 310, 311, 313, 315, 316, 317, 318, 327, 362, 377, 493, 494, 497, 503
 Miaowandao, ilha, 113, 120, 125, 130
 Miguel da Paz (D.), 484
 Mindanao, 398
 Mindoro, 398
 Ming Dynasty, 181, 190, 291, 293, 295, 301, 308
 Ming, Dinastia, 292, 309, 310, 311, 319, 322, 324, 326, 349
 Mirabal, Alejandro: arqueólogo de empresa de caça aos tesouros, 187
 Mizuno, Hajime: professor da Sophia University, Tokio, 145
 Moçambique, Ilha de, 216, 221, 222, 223, 224, 225, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 235, 237, 240, 241, 242, 379, 455, 456, 499, 516, 561, 567, 572
 Mohr, Johan Maurits, 587
 Molucas, 31, 34, 147, 148, 149, 268, 269, 271, 272, 274, 278, 280, 282, 283, 284, 287, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 398, 400, 401, 422, 427, 429, 450, 462, 513, 514, 515, 519, 522, 533, 605
 Mombaça, 229, 373, 543
 Montalvo, Garcí Rodríguez de, 92
 Montanha, ilha (v. também Da Hengqin), 114
 Monteiro, Diogo: jesuíta, 473
 Moreira, Gaspar, 109
 Moura, Melchior de: jesuíta, 473
 Moura, Miguel de, 525, 526, 533
 Müller, Juliane, 114, 115, 120
 Museu de História Natural de Paris, 568

N

Nagasaki, 186, 193, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 208, 212, 223, 228, 333, 470, 472, 475

Nagasaki, Primeiro roteiro de, 143, 147

Nan'ao (Lamau, etc.), ilha, 128, 129, 132

Nanjing, 118

Nanquim, 209, 396, 408

Nanshuidao, ilha, 115

Nantingmen, estreito (?), 130-134

Nantingshan, ilha (v. também Da Wanshanda), 118, 123, 124, 129, 133

Nao de la China, 311, 317, 321, 325, 326, 327

Narváez, José Maria, 279

Natal, 206, 207, 211, 227, 392, 564

Nau: *N. S. dos Mártires*, 172

Naufrações portugueses, 171

Navegação oceânica, 63, 103, 104, 105, 108, 236

Navidad, puerto, 315, 316

Navio *Correio da Azia*, encontrado na Austrália, 184

Navio do Cais do Sodré: achado arqueológico, 81

Navio do Corpo Santo: achado arqueológico, 81

Navios da Carreira da Índia perdidos em águas portuguesas e asiáticas, 179, 180, 181, 182

Navios ibéricos, 61, 67

Navios naufragados fora de águas portuguesas, 173, 174, 175, 176, 177

Navios oceânicos, 64, 219, 220

Navios portugueses encontrados nas rotas do Novo Mundo, 178; no Brasil, 178, 179

Navios possivelmente portugueses perdidos em águas asiáticas, 182, 183, 184

Nayrûz: calendário solar estacional, 117

Nebrija, Elio António de, 90, 93

Neck, Jacob van, 529

Negeri Sembilan, 303

Neira, Álvaro Mendaña de: piloto, 126

Nestório: patriarca de Constantinopla, 418

Neustadt an der Aisch: vila alemã, 495, 498

Nguyễn Anh, 550, 551,

Nguyễn Hoàng, 550

Nguyễn Kim, 550

Nguyễn, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 558, 564, 565, 566

Ningbo: porto na China, 408

Niño, Andrés, 276

Niño, D. Pero, 89

Nobunaga, Oda, 252, 467, 470, 477

Nôm, 552

Norman, Robert, 41

Nossa Senhora da Quietação: navio, 582

Nossa Senhora de Guadalupe: navio, 543

Nossa Senhora dos Mártires: navio, 81, 253, 258

Novas Hébridas, ilhas, 127

Novo Testamento, 583, 585, 586, 587, 588, 589, 592

Nueva España, 269, 274, 275, 277, 278, 280, 287, 309 311, 309, 311, 313, 314, 315, 316, 317, 319, 320, 324, 325

Nueva Galicia, 272

Nueva Guinéa, 274, 278, 283

Nueva Jerusalén, 274

Nun, cabo, 263

Nuncius, Saidereus, 49, 59

Nunes, Diogo, 98

Nunes, Pedro, 37, 514

Nuremberga, 34, 493, 495, 496, 497, 501, 504

Nürnberg, Heinrich: funcionário do Markgraf von Ansbach, 495

Nürnberg, Lazarus: agente comercial alemão, 493, 494, 495, 498, 499, 501, 502, 503, 504, 505

O

Obispado de la Concepción, 273

Oceânia, 401, 422, 432, 599, 605

Old China Trade, 390

Oleiros, 330, 331, 332, 341, 342, 346

Oliveira, Roque de, 128, 131

Ônin: Guerra (1476-77), 468

Orão, 90, 91, 92

Ordem de Cristo, 429, 539

Ordem Dominicana, 417

Ordem Franciscana, 417

Ordizia, 314, 327

Oria, Villafranca de, 314

Ormuz, 138, 322, 347, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 382, 384385, 436, 438, 486, 487, 488, 499, 517, 519, 543

Orta, Garcia de, 570

Ortiz de Retes, 313

Osório, Jerónimo, 37

Ouro, ilha do, 121, 122, 124, 126, 128, 129, 130, 143, 145, 147, 148

Oviedo, Fernández de, 287

P

Pacífico, 41, 42, 43, 56, 121, 123, 124, 125, 126, 129, 131, 139, 145, 153, 236, 248, 259, 262, 264, 265, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 285, 286, 387, 289, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 322, 328, 362, 377, 417, 422, 522, 568

Padgen, Anthony, 597, 606

Padrón Real, 261, 268, 287

Pahang, 182, 295, 298, 303

Paine, Lincoln, 249, 600, 606

Pais, Bernardim, 539

Pais, Margarida, 539

Palaos, islas, 275, 278, 287

Palmeiro, André: Provincial jesuíta, 341

Pam, sultão de, 423

Panamá, 272, 275, 276, 290, 497, 503

Páo de Aguila, 577

Parameswara, King, 296

Pardo, Rodrigo, 428, 429, 430

Parián: barrio de Manila, 320, 326

Parsis, 396, 398

Pascua, isla, 273, 275, 288

Pathos, 595, 596, 602, 605

Patiño, Pedro, 90

Peiresc, Nicolas-Claude Fabri de, 50, 52, 53

Peñalosa, Gonzalo Ronquillo de, 320

Penang, 296, 302, 303

Penteado, Álvaro: franciscano, 418, 419, 432

Perak, 301, 302, 303

Pereira, Aires, 96

Pereira, D. Gaspar de Leão, 518

Pereira, Diogo Botelho, 421

Pereira, Iria, 431

Pereira, J. M. Malhão, 117, 120, 123, 147, 151

Pérez, Juan 55

Perlas, islas, 276

Phú-yên, 551

Picard, Jean, 53

Picchena, Curzio, 51, 59

Pien-mien: leques rígidos, 396

Piloto Mayor: cargo, 104, 107, 110, 112, 268, 287

Pina, Padre Francisco de, 552, 553, 565, 574

Pinto, Fernão Mendes, 550, 551, 557, 558, 574

Pio V, Papa, 319

Pirckheimer, Willibald: humanista alemão, 493, 494, 496, 500

Pires, André, 109

Pires, Gonçalo, 94

Pires, Sebastião: vigário-geral, 418

Pires, Tomé, 298, 354, 384, 349, 557

Plancius, Peter, 38

Plütschau, Heinrich, 586

Po Tai Islands (Putai, etc.), 120, 128-130, 136

Pock, Jörg: feitor dos Hirschvogel, 497, 501, 502, 505

Polés, Francisco: capitão de bergantim, 130

Polinésia, 117

Polišenský, Josef, 496, 497, 504

Pondicherry, 567

Portolá, Gaspar de, 279

Port-Said, 599

Portugal, D. Francisco de, 535, 541, 542, 543

Portugal, D. João de, 535, 542

Portugal, D. Lucas de, 535, 542, 543

Poseidon, 18

Potosí: minas, 324

Preste João, 443, 444, 446, 452, 501

Primeira Guerra do Ópio, 408

Priok, 599, 601

Ptolomeu, Cláudio, 33, 37

Puamotu, arquipélago de, 127

Puerto de Santa Maria, 91, 428, 429

Putashan, ilhas (v. também Po Tai), 120

Puteanus, Erycius, 45

Q

Qing: dinastia, 162, 163, 164, 166, 167, 170, 173, 174, 178, 185, 186, 191, 247, 258, 191, 292, 301, 303, 304, 304, 322, 326, 411

Qizhou (Pulau Tujuh, etc.), ilhas, 114, 129, 131, 134

Qizhouyang, espaço do mar, 129, 132, 134

Quadra y Vancouver, ilha, 277, 280

Quangzhou, 294

Quatrefages, René, 90, 93, 98, 101

Queirós, Pedro Fernandes, 121, 122, 127, 134, 145

Qui-nhon, 550, 565

Quoc Ngu, 553, 557, 565

R

Ratkoš, Peter, 497

Real Mesa Censória, 588

Real, D. António, 421

Reid, Anthony, 297, 307

Reinos Combatentes: período, 402

Retes, Íñigo Ortiz de, 278, 313

Revillagigedo, islas, 278, 288

Rhodes, Alexandre, 552

Riario, Alessandro, 510

Ribeiro, Luís Campos, 524

Riddel, Thomas, 566, 567

Rio das Pérolas, 391

Rio de la Plata, 496, 506

Rivas, Francisco, 554

Roca Partida, ilha, 278

Rodrigues, Fernão, 94

Rodrigues, Vicente, 110, 512

Rondot, Natalis, 396, 397, 398, 404, 406, 407, 412

Rota Marítima da Seda, 592

Roteiros do Japão: códice Cadaval, 143, 147

Rouen, 87, 89, 100

S

Sung Kong (Songgang, etc.), 120, 121, 128-130, 132-134

Sunda, 604

Summa de Geographia, 130

Sumitada, Omura, 470

Sumatra, 295, 300, 307, 544, 605

Suma Oriental, 203, 254, 384, 549, 557

Sulayman al-Mahri: piloto árabe, 113, 114, 117, 120

Sudeste asiático, 486, 559, 564, 579, 581

Strozzi, Filippo, 530

Straits Settlements, 1826, 302, 308

Straits of Malacca, 293, 294, 298, 300, 307

Stellarium, 21, 23, 24, 25, 29, 30

States General of the Netherlands, 299

Srivijaya, 295

Srinagar, 338, 342

Sri-Lanka, 583, 584

Spallanzan, Marco, 537, 538, 546

South Point, Papua-Nova Guiné, 140, 141

South Pacific Ocean, 259

Sou-tchou: cidade chinesa, 396

Sousa, Gonçalo de: jesuíta, 341

Sousa, D. Diogo de, 515

Souro, Joam do, 425

Soromenho, Sebastião Rodrigues, 139

Songgang(dao), v. Sung Kong

- Song Dynasty, 295, 305, 493, 494,
 Solander, Daniel, 567
 Sofala, 254, 429
 Sodré, Vicente, 486
 Sodré, Bras, 486
 Society for Promoting Christian Knowledge, 586, 589
 Smithsonian, 49
 Sixto IV, Papa, 263
 Singaravelou, Pierre, 598, 603, 606
 Singapura, 295, 307, 398, 400, 599
 Singapore: kingdom, 291, 295, 296, 298, 300, 302, 304, 305, 306, 307, 308
 Simancas, 429, 514, 532
 Silva, Luísa da (D.), 544
 Silva, Luciano Pereira da, 17, 18, 19, 20, 28, 29
 Silva, Juan de: padre, 139
 Silva, João Gomes da, 39
 Silva, Duarte da, 96
 Silva, D. Juan de, 515
 Sidónia, Duque de Medina, 90
 Sião, 255, 396, 398, 550, 558
 Shuangyugang (também Shuangxugang), 116
 Shongshing: cidade chinesa, 399
Shogun (líder militar), 468
 Shimazu, 471, 472
 She-Shun, Liou: primeiro diplomata enviado ao Brasil pela China, 160
 Shaoqiwan (Shau Kei Wan), baía / parte de Hong Kong, 123, 126
 Shanhu Zhou, ilha, 123
 Shanghai, 188, 190, 192, 327, 408
 Shangchuan(dao) (São João), ilha, 114-116, 118, 119, 133
 Sevilha, 41, 107, 109, 110, 111, 357, 377, 427, 429, 493, 496, 497, 502, 503
 Serrão, Francisco, 271
 Sernigi, Jerónimo, 426
 Sequeira, Diogo Lopes de, 95, 96, 130, 489, 491
Sengoku Jidai (período dos estados guerreiros), 467, 468, 470, 471, 475
 Selangor, 303, 308
 Segunda Guerra do Ópio, 410
 Sebastião (D.): rei de Portugal, 98, 102, 235, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 519, 520, 521, 522, 525, 532, 534, 535, 539, 540, 542, 543, 545, 546
 Sebastián Vizcaíno, 278, 290
 Scruton, Roger, 602, 606
 Scott, Robert Falcon, 149
 Schotte, Margaret, 104, 112
 Sauli, Monsenhor Antonio Maria, 510
 Satsuma, 471
 Satélites de Júpiter, 31, 35, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57
 Sapato, ilha, 126
 São Tomé: cristãos de S. Tomé na Índia, 417, 418, 419, 526, 527
São Bento: navio, 26, 27
 Sanzaodao, ilha, 115, 11, 123
 Santos, António Ribeiro dos, 588, 589, 592
 Santo Domingo, 503
Santo António: bergantim, 26, 94, 130, 221
Santiago: patache, 221, 228, 269
Santiago a Grande: nau, 269, 493, 494, 496, 499
 Santa Sé, 509, 530, 538
 Santa Rosa, isla, 278
 Santa Rosa de Ocopa: ordem religiosa, 273
Santa Maria do Loreto: navio, 26
Santa Maria da Barca: navio, 26
 Santa Liga, 319
Santa Catarina: galleon, 300
 Sano, Yasuhiko: professor da Sophia University, Tokio, 145
 San-Miguel-rio-Balsas: golfo, 276
 Sanmen liedao, arquipélago, 117, 120, 122, 126, 128, 135, 136
 Sandman, Alison, 104, 110, 112
 Sande, Francisco de, 319
San Pedro: galéon, 133, 315
San Pablo: galéon, 133, 315
San Miguel: fuerte, 277, 279
San Lucas: patache, 315

San Lorenzo, golfo, 157, 278
San Lesmes, navio, 269
 San Juan, rio, 272
San Juan de Letrán: patache, 315
 San Félix, ilha, 273
 San Esteban, ilha, 278
 San Carlos, ilha, 272, 275
 San Bernardino, estrecho, 315
 San Bartolomé, ilha, 275
 San Ambrosio, ilha, 273
 San Agustín, cidade, 319
 Sampaio, Lopo Vaz, 423, 424
 Samorim: armada do, 423, 424, 519
 Samatra, 130, 528, 561, 572
 Samar: arquipélago filipino, 315
 Salomão, ilhas, 126, 129, 145
 Saldanha, António de: capitão de navio, 97, 493, 494, 496, 499
 Salcedo, Felipe de, 315
 Salazar, Toribio Alonzo, 275, 287
 Sala, ilha, 273
 Saint-Hilaire, Étienne Geoffroy, 562
 Saigão, 551, 556, 597, 599
 Sai Hing kai: cidade chinesa, 556, 597, 599
 Sacrobosco, 108
 Sacro Império Romano-Germânico, 498
 Saavedra, Diego de, 275
 Saavedra, Álvaro de, 313
 Saavedra, 125, 275, 278, 313
 Sá, Mem de, 538
S. Valentim: nau, 329, 332
S. Pablo: navio, 133, 315
 S. Jorge dos Ilhéus, 538
S. Cristóvão: navio, 94, 130

T

Taforeia, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 98, 99
 Taturella, 89

Taiping Rebellion, 304
 Taiti, 127
 Takaku, 473
 Taprobana, 537
 Tarida, 87, 88, 89, 92
 Távora, Rui Lourenço de, 374, 384, 515, 516, 519, 567
 Tây-son, 550, 555
 Tchê-Kiang: província chinesa, 401
 Telescópios, 51, 57
 Temudo, D. Jorge, 518
 Terengganu, 288, 294, 295, 296,
 Ternate, 271, 274, 278, 522
 Thang-Long: Hà Nội, 551
The Arrow: navio, 410
 Tomás, Luís Filipe, 128, 492
 Thuân-hóa, 550
 Tibete, 145, 245, 329, 330, 331, 333, 334, 335, 336, 338, 339, 341, 342, 343, 344, 346
 Tidore, 422
 Tierra de David, 275
 Timor, 126, 132, 143, 144, 145, 157, 153, 206, 207, 211, 213, 401, 492, 605
 Tinhosa, ilha, v. Dazhoudao, 164, 178, 181, 84, 191
 Toledo, Virrey, 274, 430
 Tonggu, cabo na ilha de Hainan, 114, 128, 131, 132
 Torre, Bernardo de la, 287, 313
 Torres, Estreito de, 126, 132, 140, 141, 142, 144
 Torres, Luís Vaz de, 133, 135, 137, 145
 Toscana, Grão-Duque de, 540, 541
 Tournefort, Joseph Pitton de, 571
 Tranquebar, 586, 587, 592
 Tratado da agulha de marear, 34, 35, 36, 59
 Tratado da Esfera, 108
 Tratado de Nanquim, 408
 Tratado de Saragoça, 426, 429, 514
 Tratado de Tiajin, 410
 Tratado de Tordesilhas, 34, 56, 123, 514
 Tratado de Wang-Hsia (Wangshia), 409

Trento, Concílio de, 518, 534, 583
 Tribunal do Santo Ofício, 334, 371, 378, 382
 Tricket, Peter, 128, 130, 131, 132, 156,
 Trinh, 550, 551, 553, 554, 558, 564
Trinidad, nau, 313, 422
 Tsaparang: capital do Tibete, 336, 338, 340, 341,
 342, 343
 Tuae devotionis sinceritas: bula, 262
 Tuamotu, 273, 287
 Tubatt (Tibete): reino, 334, 335
 Tun Kim, 549, 551, 553, 554, 558, 578

U

Ulloa, Francisco de, 272, 277, 278, 290
 Urbano VIII, Papa, 52
 Urbino, 531
 Urdaneta, Andrés de, 121, 122, 123, 124, 125,
 269, 275, 309, 310, 311, 314, 315, 316, 319,
 322, 327

V

Valera, Cipriano de, 582
 Valette, Joseph Gaultier de la, 50
 Valignano, Alessandro, 467, 469, 471, 472, 473,
 474, 475, 519, 534
 Vallard, Atlas de, 131, 132, 134, 147, 156, 158,
 159, 160
 Valparaíso, 270, 274
 Vancouver, George, 277, 279, 280
 Vaz Dourado, carta de, 185, 283
 Veados, ilha dos, 114, 118
 Veancos, Álvaro de, 515
 Veiga, Tristão Vaz da: capitão-mor da primeira
 viagem Macau-Nagasáki (1571), 143, 148, 153,
 154, 155
 Velasco, López de, 285, 287
 Velasco, Luis de, 277, 280
Victoria: nau, 313, 322
 Viegas, Gaspar: mapa, 130

Viêt Nam, 164, 190, 547, 548, 549, 550, 551,
 555, 556, 557, 558
 Vietname, 114, 128, 131, 132
 Vilalobos, 125
 Vilhena, D. Guiomar de, 541
 Villalobos, Ruy López de, 278, 290, 313
 Vírgenes: cabo, 269, 382
 Visconde de Santarém, Atlas del, 260
 Visconti, Alfonso, 510
 Vitróvio, 64

W

Wai Lingdingdao, ilha, 117, 122, 126
 Wailuo(shan), ilha(s), 131, 132
 Walker, Ralph, 38
 Walter, Rolf, 495, 496, 497, 503, 504, 506
 Wandelino, Godofredo, 45
 Wanshan liedao, arquipélago, 114, 116, 117,
 124, 129, 130, 133, 136
 Wanshan qundao, grupo de vários arquipélagos,
 112, 113, 116-118, 121, 123, 130
 Welser: companhia comercial, 495, 496, 497,
 502, 503, 504, 505, 506
 Wengxie(shan), ilha, 120-123, 125, 126, 128,
 133, 135
 Wengyading, colina, 113
 Wenweizhou, ilha, 113, 116
 Werner, Johann, 34, 496, 506
 Willdenow, Carl Ludwig, 568, 576, 577
 Windyty: programa meteorológico da internet, 142
 Witte, Charles-Martial de, 509, 510, 532
 Wokou, pirates, 299
 Wooldbridge, R., 93
 Wuzhu(-shan, -zhou), ilha, 119, 129, 131, 132, 134
 Wuzhumen, estreito, 119

X

Xangai, 408, 411
 Xavier, S. Francisco, 229, 253, 332, 470

Xiachuan(dao), ilha, 118, 119

Xiamen (Amoy), 119

Xiamen: porto na China, 169, 181, 408

Xiangshan, distrito, 115, 117-123

Xiao Dan'gan, ilha, 125-128

Xiao Hengqin, ilha (v. também Macarira), 115

Xiao Jin, ilha, 119

Xidandao, ilha, 112, 113, 127, 129, 135

Xinyong, 297

Y

Yamana: Casa militar, 468

Ye Mingchen: comissário imperial, 410

Yokoseura, 470

Yongle Emperor, 296

York, Cape, 140, 141

Yoshisa, Shimazu, 471, 472

Yoshishige, Otomo; senhor de Bungo, 470, 471

Yuan Dynasty, 293, 295

Z

Zabras, 90, 91, 93

Zacatecas: minas, 324

Zamatora, 537

Zanzibar, 396, 398, 561

Zaragoza, 268, 287, 314

Zeiwan, baía, 125-127

Zelândia, 453, 498

Zhangzhou: puerto, 321

Zhe shan, 391

Zheng He, 117, 118, 129, 165, 168, 169, 170, 171, 179, 181, 184, 188, 190, 191, 192, 291, 292, 296, 306, 322, 323

Zhengde: Emperor, 298

Zhiwandao, ilha, 112, 127, 129, 135

Zhongmen, estreito, 125-127

Zhoushan Islands, 116

Zhu Yuanzhong, 322

Zhuhai, 114

Ziegenbalg, Bartholomäus, 286

