



ANAIIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR Vol. XIX (2018)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental

Luís Filipe F. R. Thomaz 

Como Citar | How to Cite

Thomaz, Luís Filipe F. R. 2018. «O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental». *Anais de História de Além-Mar* XIX: 53-86. <https://doi.org/10.57759/aham2018.35199>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2018. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2018. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental

Luís Filipe F. R. Thomaz*

Anais de História de Além-Mar XIX (2018): 53-86. ISSN 0874-9671

Resumo

O presente artigo procura reagir contra uma tendência ainda latente na historiografia indo-portuguesa: a de confundir a evolução económica do Estado da Índia com as vicissitudes da rota do Cabo, que na realidade eram assaz independentes entre si. A “Carreira da Índia”, pela rota marítima do Cabo da Boa Esperança, era explorada diretamente pela Coroa.

Ao invés, as finanças do Estado da Índia assentavam sobretudo nas alfândegas, onde era taxado o comércio conduzido por particulares, cujo rendimento subiu quase constantemente até atingir o apogeu em 1609. Para a prosperidade das alfândegas contribuía tanto as mercadorias movimentadas pelos mercadores locais como as transacionadas por comerciantes portugueses, as mais das vezes radicados no Oriente como *casados*. Os dois eixos de maior circulação de mercadorias eram a linha Goa-Malaca-Maluco & Banda e a linha Goa-Malaca-Macau, com uma extensão para o Japão. A sua decadência apenas se precipita com a tomada de Maluco e Malaca pelos holandeses, entre 1605 e 1641, e com a expulsão dos portugueses do Japão, cerca desta derradeira data.

Palavras-Chave: Estado da Índia, rota do Cabo, rendas fundiárias, alfândegas, comércio regional, concessões de viagens.

Data de submissão: 24/09/2017
Data de aprovação: 14/08/2018

Abstract

The present article endeavours to react against a tendency of the old Indo-Portuguese historiography, which still survives nowadays: the tendency to confuse the economic evolution of the Portuguese *Estado da Índia* with that of the so-called *Carreira da Índia*, i. e., the exploitation of trade between Europe and India by the way of the Cape of Good Hope. The latter was mainly exploited by the Crown, and its profits benefited the metropolitan finances.

Conversely, the finances of the *Estado da Índia* lay on the custom-houses. The revenues of the custom-houses, where commerce conducted by private merchants was taxed, almost continuously increased along the 16th century, reaching its peak in 1609. The custom houses benefited by the commerce of local traders as well as of Portuguese merchants, most of them *casados*, i. e., Portuguese who married local women and settled in the East. The most profitable lines were that from Goa to the Moluccas and Banda islands, and that from Goa to Malacca and then to Macao, with an extension to Japan. Their decline was precipitated by the conquest by the Dutch of the Moluccas in 1605 and of Malacca in 1641, and by the expulsion of the Portuguese from Japan about this latter date.

Keywords: Portuguese India, Cape of Good Hope route, land-bound rents, customs, regional commerce, concessions of voyages.

Date of submission: 24/09/2017
Date of approval: 14/08/2018

* CEHR, Universidade Católica Portuguesa; CHAM, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, Portugal. E-mail: luisfilipethomaz@sapo.pt .

O sistema das viagens e a rede comercial portuguesa na Ásia Oriental

Luís Filipe F. R. Thomaz

Permanece assaz arraigada na historiografia portuguesa uma série de ideias que, sem serem rotundamente falsas, são pelo menos assaz simplistas, de que a principal é reduzir a presença portuguesa no Oriente à sua vertente territorial e política, o Estado da Índia.

Associada a esta anda geralmente outra, não menos redutora: a de que o poderio português no Índico entrou em rápida decadência logo após o final do governo de Afonso de Albuquerque, em 1515. Essa ideia resulta, pelo menos em parte, da adoção de uma conceção imperial da expansão herdada das crónicas da época, que focam sobretudo os feitos de guerra e a dilatação do Estado, o que finalmente constitui apenas uma das suas facetas, embora historicamente a primeira. De tal ponto de vista, o fenómeno a que chamámos a “grande soltura de Lopo Soares de Albergaria” – tão fundador da Índia Portuguesa que realmente existiu como as conquistas de Albuquerque no lustro precedente – apresenta-se necessariamente como a antítese da curta “época de ouro” que o precedera e como o início de um inexorável declínio.

A essa conceção anda frequentemente associada uma outra distorção, esta herdada da historiografia novecentista, em especial da obra de João Lúcio de Azevedo: a de ver na Carreira da Índia a trave central da economia dos portugueses no Oriente, sem conseguir entrever os circuitos comerciais que para além dela funcionavam, nem o papel que estes desempenhavam na sustentação das alfândegas do Estado, base principal das suas receitas.

Com efeito, quando em 1554 foi compilado o *Tombo da Índia*¹, as praças de Moçambique, Sofala, Quíloa, Melinde, Cananor, Chalé, Cranganor, Cochim, Couão e Ternate, onde não havia alfândegas, não davam qualquer rendimento ao Estado. Em Ormuz a alfândega, que constituía a única fonte de receita pública, rendia 27 234\$821 rs; a de Diu, por lapso, não foi computada, mas sabe-se que um pouco mais tarde dava um lucro de 43 200\$000²; e em Malaca as rendas da alfândega e do peso montavam em 9324\$000. Goa, que dispunha de alfoz (Ilhas, Bardês e Salsete), contribuía para o fisco com 69 774\$000, dos quais 18 688\$000 provinham de rendas fundiárias, 7905\$045

¹ Publicado por Felner 1868.

² Couto 1782, VII: ii, 3; cf. Godinho 1982, 69 e sqq.

de taxas urbanas sobre o artesanato e o comércio de retalho e 43 200\$000 de direitos aduaneiros, que assim representavam cerca de 62% dos ingressos. Apenas na Província do Norte superavam as rendas fundiárias, arrecadadas nas praganás ou grupos de aldeias, tanto as taxas sobre o comércio e o artesanato cobradas nas caçabés ou pequenos centros urbanos, como os direitos aduaneiros provindos dos mandovins ou pequenas alfândegas locais: estes cifraram-se em 1547 em 5806\$800, ao passo que as primeiras ascenderam a 23 356\$600 e as segundas a 8355\$600, representando assim os direitos aduaneiros apenas uns 15,5% da receita pública. Em Chaul os direitos do peso (espécie de alfândega) rendiam apenas 99\$000 e as rendas urbanas 1404\$600, ao passo que as páreas pagas pelo Nizamaluco³ ascendiam a 2520\$000. Em Ceilão a situação era similar, reduzindo-se o rendimento do Estado às páreas pagas em canela pelo reino da Cota, num total de 450 bares de 3 quintais o bar, o que corresponde a um valor de cerca 25 556\$000; quanto aos portos de Honor, Batecalá e Barcelor, pagavam páreas em arroz, para o sustento de Goa, num total de 4500 fardos, cujo valor exato não lográmos determinar, mas podemos estimar pelo alto em cerca de 810\$000, fazendo o estimo a 10 fanões malabares o fardo⁴ e o fanão a 1/20 do cruzado. No conjunto do Estado da Índia os réditos aduaneiros totalizavam assim cerca de 127 793\$000, ou seja, cerca de 60% da receita pública, que devia andar pelos 211 300\$000.

É curioso notar que a ideia de que a presença portuguesa no Oriente atingira o apogeu na época albuquerqueiana e a de que a prosperidade do Estado da Índia se poderia medir pelo movimento da Carreira se não deixam sobrepor, já que este não conheceu o seu máximo sob o governo do *Terrível*: a maior frota jamais enviada para a Índia foi a de Vasco da Gama na sua segunda viagem, em 1502-1503, bem antes portanto de Albuquerque, em que levou 15 navios, que todos vieram a salvamento; quanto à carga transportada no retorno, o *record* de pimenta importada num ano, 2264 toneladas métricas, cabe à armada de 1516-17, em pleno governo de Lopo Soares, seguindo-se-lhe a do ano imediato, com 2128 toneladas, e em terceiro lugar a de 1546-47, no governo de D. João de Castro, com 1872 toneladas. Há que notar, contudo, que para todo o período anterior a 1587 apenas dispomos de relações de cargas para 17 anos, o último dos quais é o

³ *Nizamul-Mulk*, “colar da realeza”, título dinástico dos sultões de Ahmadnagar.

⁴ Com efeito em 1516 em Cananor, não muito longe do Canará, o preço do arroz oscilava, consoante as qualidades, entre 8 e 12 fanões o fardo, como consta do *Livro da receita e da despesa do anno de 1516 feita a dita receita e despesa em Cananor*, conservado no *Núcleo Antigo* da Torre do Tombo, cuja transcrição agradecemos penhorado ao nosso prezado colega e amigo Artur Teodoro de Matos que gentilmente no-la facultou.

de 1548; não é, por isso, impossível que se tenham verificado outros *records* nos anos de que nos não ficam registos.

É difícil, para não dizer impossível, comparar nesta época os proventos da Carreira com os do tráfego regional que nutria as alfândegas, já que o último ano para que achamos dados sobre as cargas transportadas pela rota do Cabo é o de 1548, ao passo que sobre os réditos aduaneiros não há cifras globais antes da compilação do *Tombo da Índia* por Simão Botelho em 1554.

É só no período filipino que nos aparece uma fonte fidedigna que permite comparações precisas: o *Livro em que se contém toda a Fazenda e Real Património do Reino de Portugal*, de Luís de Figueiredo Falcão, datado de 1607⁵. Nesse momento rendia o Estado da Índia um total de 355 560\$600; nesse total os réditos aduaneiros representariam um pouco mais de 225 contos de réis (67 999\$800 das alfândegas de Goa e Cochim, 6000\$000 dos direitos dos cavalos, 57 600\$000 da alfândega de Ormuz, 64 665\$000 da de Diu, 26 640\$000 da de Malaca, e ainda dois terços dos 1836\$000 que rendia a alfândega de Mombaça, de que o outro terço revertia para el-rei de Melinde, e mais uns pós das demais praças); corresponderiam assim a cerca de 63% das receitas arrecadadas. Na mesma época a Carreira da Índia, que movimentava cinco naus por ano, andava arrendada, à razão de 30 contos por nau, o que perfazia 150 000\$000, ou seja, menos de metade das rendas percebidas localmente, exatamente dois terços do que rendiam as alfândegas onde era taxado o comércio de pequeno e médio curso. Entretanto os quantitativos de pimenta trazidos da Índia haviam voltado a subir, atingindo de novo os níveis da primeira metade de Quinhentos. Haveria pois que juntar àqueles 250 contos o produto da venda de 20 000 quintais de pimenta a 30 cruzados (12\$000) o quintal, o que perfazia 240 000\$000. Obter-se-iam assim para a Carreira da Índia proventos da ordem dos 390 contos, o que de facto excederia ligeiramente o total dos réditos arrecadados *in loco*; mas há que notar que tal adição é falaz, já que o produto da venda da pimenta em Lisboa representa um lucro líquido – de que haveria a deduzir pelo menos o seu custo no mercado fornecedor, uma vez que as despesas de armação e transporte corriam por conta dos adjudicatários a quem estava arrendada a Carreira –, ao passo que os direitos das naus correspondiam a um ingresso líquido, sem custos para a Real Fazenda.

Seja como for, Carreira da Índia e comércio regional constituíam como que dois conjuntos secantes, com fraca intersecção entre ambos. Esta consistia fundamentalmente nos circuitos que conduziam ao Malabar, para daí embarcarem para Lisboa as mercadorias provindas de regiões periféricas,

⁵ Falcão 1859.

como eram os casos do cravinho, da noz-moscada e da maçã, oriundas da extremidade oriental da Insulíndia. As linhas de comércio regional, como as que uniam a Cochim Maluco e Banda, contribuía decididamente para o abastecimento da Carreira em especiarias; mas, enquanto as cargas máximas de pimenta trazidas para o Reino são da ordem das duas mil e tal toneladas e a média de c. 1044, os *records* do cravinho não ultrapassam as 71 toneladas em 1523 e as 72 em 1547, sendo a média de 26,8 toneladas. O contraste é menos notório se em vez de pesos compararmos valores, já que o preço do cravo em Cochim era nitidamente superior ao da pimenta: uns 10,48 cruzados por quintal daquele, contra 2,58 cruzados por quintal desta, pelo que os *records* registrados de uma e de outro valeriam 13 134 cruzados, no caso do cravo, e 114 532, no da pimenta, e as respetivas médias 4842 e 52 814 cruzados. De qualquer maneira, o cravinho representava assim no valor das cargas menos de 10%. Quanto à noz-moscada e à maçã, cujo comportamento é mais irregular, os *records* de que temos registro – 215 toneladas da primeira em 1513 e 312 da segunda no ano imediato – são verdadeiramente excepcionais, devido ao bom sucesso da primeira expedição portuguesa a Banda em 1512, já que as médias dos anos para que possuímos cifras se situam muito mais abaixo: em 60,6 toneladas anuais de noz-moscada e 33,1 de maçã, que valeriam em Cochim respetivamente 4378 e 5981 cruzados, portanto ainda menos que o cravinho. Ou seja: na melhor das hipóteses, as chamadas “especiarias raras” da Insulíndia não contribuiriam com mais de um valor de 23 493 cruzados para a carga das naus do Reino, quando a pimenta chegava a contribuir com 114 532.

Quanto à curta linha de comércio Ceilão-Cochim, que abastecia a Carreira de canela, contribuía na primeira metade do século XVI para a carga das naus com uma média de 121 toneladas anuais, ou seja, c. 2000 quintais, que valiam em Cochim, à razão de 4,74 cruzados por quintal, uns 5480 cruzados, um nadica mais do que as cargas médias de cravo ou de noz-moscada. Os circuitos da canela eram contudo assaz complexos, pois além da canela-fina ou cinamomo de Ceilão (casca do *Cinnamomum verum*, J. Presl., ou *C. Zeylanicum*, Blume, em pó) comercializavam-se outras espécies oriundas de outras regiões, como a cássia-lígnea [*C. cassia*, (L.) J. Presl, ou *C. aromaticum*, Nees], a canela em pau proveniente da China, e diversas outras espécies da Insulíndia e da Península Indochinesa, cada uma com seus mercados.

No seguinte quadro – reduzido ao sistema métrico decimal, correspondendo no caso das especiarias os números a toneladas, nos das drogas de botica a quilos – ver-se-á melhor o movimento de mercadorias vindas da Índia pela rota do Cabo nos anos de que, antes da época filipina, há registro:

ANOS	1501	1502	1503	1504	1505	1506	1513	1514
Número de navios	6	4	15	4	13	12	3	7
Pimenta	102	51,3	925	514	1075	889	772	1587
Gengibre	21	2,6	-	6,7	23	36	148	375
Canela	31	23	411	26	8,8	-	64	32
Cravinho	-	-	-	23	8,2	2,6	1,2	-
Lacre	3,1	1,3	-	19	0,4	-	5,9	0,8
Incenso	-	-	-	-	-	-	-	5,3
Sândalo vermelho	-	-	-	-	-	-	-	-
Sândalo branco	-	-	-	-	-	2	3,5	10
Canafístula	-	-	-	-	-	-	-	-
Pau-brasil	-	-	-	19	-	-	9,3	5,7
Cubebas	-	-	-	9,8	-	-	-	-
Noz-moscada	-	-	-	-	-	-	215	12,8
Maça	-	-	-	0,13	0,36	0,07	116	312
Cânfora	-	-	-	0,36	0,17	0,51	-	-
Salitre	-	-	-	-	-	-	-	-
Estanho	-	-	-	-	-	-	39	-
Galanga	-	-	-	-	-	-	-	-
Mirra	-	-	-	-	-	-	-	-
Cardamomo	-	-	-	-	207	-	-	-
Pimenta longa	-	-	-	92	-	-	-	-
Tamarindo	-	-	-	-	367	-	-	-
Almíscar	-	-	-	-	-	-	1750	-
Benjoim	771	1258	-	-	-	-	822	-
Aloés	-	-	-	-	118	-	-	-
Gálbano	-	-	-	-	252	-	-	-
Turbite	-	-	-	-	-	-	-	-
Espiquenardo	-	-	-	-	-	-	-	-
Palha de Meca	-	-	-	-	-	-	-	-
Erva lombrigueira	-	-	-	-	104	-	-	-
Ruibarbo	-	-	-	-	-	-	2470	-
Mirobólanos	-	-	-	-	-	-	-	-
Anil	-	-	-	-	1578	-	-	5698
Cornalinas	-	-	-	-	-	-	-	-
Seda	-	-	-	-	-	-	4406	3364
Caurins	-	-	-	-	-	-	-	-
Referências	1	1	1	1	2	1	3	1

1. Godinho 1963-71, II: 103-5.

2. ANTT, *Cartas Missivas*, III-337, pub. por Bouchon 1971-76, III.

3. Godinho 1963-71, II: 103-4; Carta de Lisboa, 24.V.1513, Radulet & Thomaz 2002, 308.

1517	1518	1519	1523	1525	1526	1528	1530	1531	1547	1548
6	8	8	5	11	5	5	3	4	6	4
2264	2128	1792	386	915	1028	540	794	970	1872	1227
145	-	17,5	135	-	20	-	53	20	105	65
80	1342	47	12	51	59	9	43	31	20	16
11	5,6	39	71	20	35	8,6	42	35	72	28
51	66,4	14,1	-	-	-	-	-	-	19	42
3,1	2,6	-	-	-	-	-	-	0,24	-	-
-	27,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5,2	-	-	-	-	-	1,3	1,8	2	-	-
-	2,4	-	-	-	-	-	2	0,5	-	-
0,8	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	44	0,93	-	7,3	10,9	7	48	9,5
10,9	0,99	2,35	3,5	4,6	11,7	1,9	5,5	4,8	18,6	5,4
-	-	-	-	-	14,69	-	-	0,12	0,41	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,5	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	254	-
-	678	-	-	-	-	-	764	59	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	710	-
-	-	-	-	-	-	-	823	-	-	-
-	49,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1658	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	378	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	113	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	430	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	205	-	-	-	118	-	-
-	-	-	-	-	-	-	705	59	450	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	851	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1322	2660	9400	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1989	-	-	-	-
1	4	1	1	5	1	6	1	1	7	1

4. ANTT, *Núcleo Antigo*, n.º 705, pub. por Bouchon 1977.5. Instrumento de Cochim, 21.I.1525, ANTT, *Cartas dos Vice-Reis*, n.º 16.6. Instrumento de Cochim, 16.XII.1527, ANTT, *Corpo Cronológico*, I-38-50.7. Godinho 1963-71, II: 105; ANTT, *Colecção São Lourenço*, vol. IV, fl 329.

Verificamos assim que a Carreira da Índia raramente absorveu mais de metade da produção pimenteira do Querala ou Malabar, cujo total orçava pelos 20 000 bares, ou seja, cerca de 60 000 quintais ou 3000 toneladas métricas. Destas vinham na primeira metade do século XVI para o Reino em média cerca de 1000, ou seja, um terço, e por volta de 1578 apenas um quarto⁶, recuperando um tanto em seguida, como vimos já. O resto, quando se não escapava para o Mar Roxo, era consumido localmente no Malabar e nas demais regiões da Índia, aonde boa parte era conduzida em réguas, por via terrestre, mas parte também por via marítima, pelas mãos de entrelopos portugueses. Deixamos de lado a China, que se abastecia sobretudo da pimenta de Samatra e Java, que aqui não computamos.

A proporção é mais baixa ainda no caso do cravinho, cuja produção anual em Maluco oscilava entre os 5000 e os 11 600 quintais⁷: não há notícia de terem embarcado para o Reino mais de 13,7% desse total, o que equivale a apenas 30% do quantitativo adquirido pelos feitores de Sua Alteza; o resto era consumido pelos mercados asiáticos, com especial relevo para a Pérsia, que, a dar fé a Andrés de Urdaneta, chegaria a absorver num ano 6000 ou mesmo 10 000 quintais, ou seja, 51% a 96% da produção total do Arquipélago⁸. Foi por essa razão que, quando em 1605 os holandeses se apoderaram do forte português de Amboino, nas Molucas do Sul, ameaçando os estabelecimentos portugueses do Norte, a Corte de Madrid decidiu colocar estes na dependência militar das Filipinas, de onde facilmente podiam ser socorridos em tempo útil, mas deixá-los na dependência económica de Goa: os castelhanos de Manila nem tinham acesso aos têxteis do Guzarate com que se mercava o cravo, nem mercado suficiente para dar escoamento a toda a produção deste⁹.

A fraca intersecção dos circuitos regionais do Índico com a rota do Cabo é ainda mais nítida no aspeto financeiro que no comercial. Os navios da Carreira da Índia eram armados no Reino, e para o Reino revertia o lucro proveniente da venda da sua carga, ao passo que o Estado da Índia, embora dependesse política e militarmente da Carreira, que lhe trazia os homens de armas, sustentava-se do seu próprio orçamento, em que os réditos aduaneiros constituíam quase dois terços. Ora estes provinham integralmente

⁶ Wicki 1961, 155. Para mais pormenores, veja-se Thomaz 1998.

⁷ Trata-se de quintais do peso novo de Lisboa, equivalentes a 58,752 kg, já que apenas a pimenta, por assim estar estipulado nos tratados com os poderes locais por que se lhe fixou o preço, continuou a pesar-se pelo peso velho, de 51,359 kg o quintal.

⁸ São os números aventados por Andrés de Urdaneta, que passou nove anos em Maluco, em informação dada a Carlos V a 26.II.1537, pub. por Fernández de Navarrete 1964, 226-250.

⁹ Lobato 2004; Pinto 2011.

da taxação do comércio regional, pois as mercadorias trazidas do Reino pela Carreira, explorada em regime de monopólio pela Coroa, não pagavam taxas.

É verdade que os orçamentos que até nós chegaram não são muito rigorosos, pois apenas contabilizam as receitas e as despesas correntes, deixando de lado os gastos extraordinários, nomeadamente os decorrentes da organização de expedições de socorro a praças ameaçadas, da construção de novos fortes ou da reparação dos antigos. No entanto, como todos contabilizam os mesmos tipos de receita e de despesa, a sua comparabilidade mantém-se pertinente. Ora o que resulta da sua comparação é que, tanto do ponto de vista dos réditos brutos como do do *superavit* orçamental, o Estado da Índia atingiu o apogeu financeiro por volta de 1609-10¹⁰.

Tudo indica que nessa época a Carreira da Índia sofrera, senão o catastrófico colapso que se tem pintado, pelo menos um sensível declínio em relação aos bons tempos da primeira metade de Quinhentos¹¹. É verdade que, como adiantámos já, não dispomos de cifras rigorosas para todo o período que vai de 1548 a 1587; mas dispomos de algumas estimativas fidedignas, que lançam alguma luz sobre essa época obscura. Em 1564 calculava o vice-rei D. Antão de Noronha que pela rota do Cabo se exportasse anualmente para a Europa uma média de 10 000 a 12 000 quintais de pimenta, o que equivale a c. 510 a 612 toneladas; portanto, em números redondos, 50% a 60% da média que havíamos obtido para a primeira metade da centúria. Tudo leva a crer que este declínio de deva em boa parte à revivescência da rota do Mar Roxo, reativada com sucesso pelos Otomanos, que em 1517 se haviam apoderado do Sultanado Mameluco do Cairo e feito de Suez um dos principais portos dos seus domínios, ao que se seguiu em 1538 a conquista de Adem, que se tornou a sua janela para o Índico. Segundo a estimativa de D. Antão, passariam por aí anualmente uns 20 000 a 25 000 quintais de pimenta, o dobro da que se escoava pelo Cabo¹².

Na década de 1570 os 12 000 quintais de pimenta que vinham anualmente da Índia e se vendiam a um preço médio de 14\$000, não podiam render mais do que 168 000\$000, ou seja, 42 000 cruzados. A este valor haveria a acrescentar não só os das demais espécias, mas também os do anil, da seda, das porcelanas e dos outros artefactos da China e do Japão, que, sobretudo a partir da consolidação do estabelecimento português em Macau, c. 1557, ocupavam um lugar crescente nas cargas do Reino, sem contudo destronarem a pimenta.

¹⁰ Matos 1994, 1999, 2003, 1982, 1999.

¹¹ Cunha 1996.

¹² Boxer 1969.

Por outro lado, porém, tratando-se da estimativa de um rendimento bruto, haveria que deduzir dela todas as despesas decorrentes da armação das naus e da aquisição da carga a exportar para a Índia. É, por conseguinte, sumamente difícil comparar o rendimento da Carreira da Índia com o das viagens regionais no Índico, para o que dispomos dos dados assaz fiáveis que abaixo apresentamos, mas que respeitam a lucros líquidos. Seja como for, há pelo menos duas linhas de navegação cujo rendimento c. 1580 sem qualquer dúvida ultrapassava largamente o da Carreira da Índia: a de Goa a Banda, nos confins da Insulíndia, que rendia anualmente uma média de 39 500 cruzados, e a carreira Goa-Cochim-Malaca-Macau-Japão, que dava ao concessionário um lucro de 35 000.

Estes considerandos e cifras escolheitas que a título de exemplo aduzimos parecem-nos suficientes para demonstrar à sociedade quão desarrazoada cousa é reduzir a economia do Estado da Índia à exploração da rota do Cabo, e querer medir pelas vicissitudes desta a saúde económica, política ou militar daquele.

Os portugueses no comércio de Índia em Índia

Nos primeiros dez ou doze anos de presença portuguesa nos mares da Índia não achamos praticamente qualquer sinal de participação significativa em rotas de comércio regional, ou seja, no que mais tarde haveria de ser conhecido por “comércio de Índia em Índia”. A atividade mercantil limitava-se à compra de especiarias no Malabar a troco de ouro amoadado e de algumas mercadorias europeias, como cobre, chumbo, azougue, vermelhão e coral, que tinham procura assegurada nos mercados locais.

No entanto a própria lógica do sistema económico continha em germe a necessidade de mais tarde ou mais cedo intervir nas linhas de comércio local. A presença contínua de navios portugueses no Índico a partir de 1502-1503 e de um forte português em Cochim a partir do ano imediato exigiam o desenvolvimento de um comércio de vitualhas, já que a região do Quêrala ou Malabar não era autossuficiente em arroz, vendo-se obrigada a importá-lo da contracosta, sobretudo da zona do Choramandel ou Coromandel, onde se situa o fértil delta do Kaveri.

Por outro lado, Vasco da Gama apercebera-se no seu regresso da Índia em 1498 da importância de Sofala como escápula do ouro do “reino do Monomotapa”¹³. Ora, devido a uma assimetria mercantil que vigorou

¹³ I. e., *mwene mutapa*, “senhor do território”, título usado pelo imperador do Zimbabué.

desde a época romana à chamada “revolução industrial britânica”, o comércio da Índia com a Europa era deficitário para esta, já que a Índia, mais largamente dotada pela Natureza e não menos desenvolvida pelo engenho humano, tinha mais a oferecer-lhe que a demandar-lhe. O défice da balança comercial tinha assim de ser compensado em metal soante. Nada mais natural, portanto, do que recorrer ao ouro de Sofala para comprar no Malabar especiaria. Isso implicava, todavia, que se adquirissem, para se trocarem por ouro, mercadorias com procura na costa africana, nomeadamente têxteis indianos, produzidos sobretudo no Guzarate. Mas os tecidos do Guzarate obtinham-se tanto a troco de ouro, cobre, chumbo, coral, vermelhão e outras mercadorias trazidas da Europa, como de especiarias da Insulíndia, como o cravo de Maluco e a maçã e noz-moscada das pequenas ilhas de Banda. Mais tarde ou mais cedo, ver-se-iam os portugueses na necessidade de se interessar pelo comércio do Arquipelago.

No Malabar os agentes portugueses haviam-se desde logo defrontado com a hostilidade dos pardexis (“estrangeiros”), mercadores muçulmanos imigrados a que chamavam geralmente “mouros da Meca”, embora na realidade fossem na sua maioria originários do Egito. Os “mouros da terra” (os mápulas ou mestiços de árabe e malabar e os locais convertidos ao islão) mostraram-se, ao invés, assaz cooperantes, pois a presença dos recém-chegados acrescia-lhes as hipóteses de bons negócios, já que aumentava a procura das especiarias, de que eram os principais fornecedores, com a consequente tendência para fazer alçar os seus preços¹⁴. Mas a presença de agentes comerciais portugueses do lado de lá do Cabo Comorim foi desde logo encarada pelos negociantes locais como um perigo, e em 1506 Francisco Pereira e Estêvão de Vilhena, enviados em companhia de um filho de Gaspar da Índia a descobrir Malaca, reconhecidos como portugueses no Choramandel por mercadores mouros aí radicados que os tentaram matar, viram-se obrigados a fugir¹⁵.

A situação mudou radicalmente com as conquistas de Afonso de Albuquerque: nem Malaca, nem Ormuz, nem mesmo Goa eram autossuficientes em mantimentos: a primeira importava de Pegu, Sião e Java o arroz que consumia; as outras duas importavam-no sobretudo do Canará, o troço de costa entre o Malabar e Goa, tão fértil quanto estes mas nitidamente menos povoado.

¹⁴ Bouchon 1986-1987, II: 139 e sqq.

¹⁵ Carta de Gaspar da Índia a El-Rei, 16.XI.1506, pub. por Pato 1898, 371 e sqq.

Por outro lado, Albuquerque apercebera-se da rendibilidade do comércio de Índia em Índia; para mais que algumas linhas comerciais apresentavam um interesse estratégico além do económico: tal era, nomeadamente, o caso da rota dos cavalos entre o Golfo Pérsico e os portos que serviam o Decão, como Chaul e Goa, que, além de proporcionar fartos lucros, permitia interferir no equilíbrio político da península hindustânica, fornecendo montadas de guerra aos reinos amigos e negando-as aos hostis.

Das suas conquistas foi sem dúvida a de Malaca a mais prenhe de consequências, já que abriu aos portugueses as portas dos mares do Arquipélago, do Extremo Oriente e do golfo de Bengala. Albuquerque aproveitou-a de imediato, expedindo navios – muitos deles armados em parceria com o rico mercador tâmul de Malaca Nina Chatu – com enviados portugueses para Maluco e Banda (António de Abreu), Java (João Lopes de Alvim), China (Jorge Álvares), Sião (Duarte Fernandes) e Pegu (Rui Nunes da Cunha, Pero Pais)¹⁶. Essas viagens, que revestiam ao mesmo tempo um carácter diplomático e comercial, suscitaram a oposição dos muçulmanos locais, até aí assaz cooperantes, que não viram com bons olhos a intromissão dos portugueses nos seus circuitos comerciais; aliás, já em 1511, tanto os cabecilhas dos Marakkâyar¹⁷ como o próprio rei de Cochim, que se fez eco dos seus anseios, tentaram dissuadir Albuquerque de empreender a conquista de Malaca, que abriria aos portugueses as portas do gólfão do Bengala¹⁸. Nos anos imediatos a resistência foi encabeçada pelos mouros guzarates, a mais omnipresente das etnias comerciantes do Índico, que armaram sedições contra os portugueses em Chatigão em 1518, em Martabão em 1520, e nos anos seguintes em Ceilão, Pacém, Coulão, Maldivas, Ormuz e Calecute¹⁹.

A despeito delas, os portugueses começaram então a intervir não só nas rotas das especiarias (cravo de Maluco, noz-moscada de Banda) e das madeiras aromáticas (sândalo de Timor, cânfora de Bornéu, etc.), mas também nas dos mantimentos, de que o principal era o arroz, e nas dos têxteis. Estes provinham dos três centros mais industrializados do subcontinente indiano, o Guzarate, o Choromandel e o Bengala, e eram a principal moeda de troca para a aquisição de especiarias, lenhos perfumados e drogas de botica. A sua importância era primordial, já que sem eles se não podiam haver à mão drogas nem espécias; Duarte Barreto expressou-o belamente

¹⁶ Podem ver-se mais detalhes em Thomaz 1991.

¹⁷ Casta de mercadores tâmules, oriundos do Coromandel, em bom número estabelecidos no Quêrala: *vide* Thurston & Rangachari, vol. V, s. v.

¹⁸ Para mais detalhes, *vide* Thomaz 1993, 49-64; 2004, 61-160.

¹⁹ Bouchon 1976, 194-198; Bouchon & Thomaz 1988, 158-161.

num parecer que deu a D. João de Castro, em que o preveniu para os perigos de se arrendar a rendeiros o trato de Paleacate²⁰:

Será caso, Senhor, de maneira que os fiandeiros não fiarão, nem os tintoreiros tengirão, nem os tecelões tecerão nem os mercadores tratarão. A Paleacate há-se-lhe de ter muito respeito, porque com suas roupas vem o mantimento de Jaua a Malaca, e sem ele se não pode soste a fortaleza. E delas se faz o cravo em Maluco e a noz e maça em Banda e o sândalo em Timor e o ouro de Menancabo e outras muitas fazendas, que se não fariam se estas roupas de Paleacate não fossem, que com elas se dá todo o rendimento alfândega.²¹

Como sobre os têxteis de algodão jamais impenderam monopólios realengos, devem desde cedo ter constituído a substância do comércio conduzido pelas *partes*, ou seja, pelos mercadores privados. Curiosamente, os seus circuitos não eram tão independentes dos da Carreira da Índia quanto possa parecer, já que desde c. 1518 até meados do século XIX Portugal importou constantemente tecidos indianos de algodão para revender tanto na costa de África como no Brasil²². E, no entanto, a maioria dos historiadores da economia não lhes prestou a menor atenção...

Ao lado das três sobreditas classes de mercadorias (espécias, drogas e afins, mantimentos e têxteis), uma quarta foi ao longo do século XVI tomando parte crescente quer no comércio de Índia em Índia quer no intercontinental, destinado aos mercados europeus: a dos produtos de luxo do Extremo Oriente, em que se contavam as sedas e as porcelanas, os objetos de charão (madeira ou verga lacada) e muitos outros artefactos. A seda aparece já na carga das naus do Reino em 1513, trazida sem dúvida da recém-conquistada Malaca, sem que contudo saibamos se provinha em última análise da China se do Norte de Samatra, onde também se fiava e tecia. O seu aparecimento relativamente tardio nos grandes circuitos comerciais explorados pelos portugueses explica-se pela dificuldade que estes experimentaram em aceder diretamente aos mercados do Extremo Oriente. Em Portugal pensava-se candidamente que era possível um estabelecimento permanente na costa chinesa, como o havia sido na África Oriental, na Índia e na Insulíndia, onde era fácil jogar com as rivalidades entre pequenos reinos e intervir ativamente na política local. Nos derradeiros anos do seu reinado, que constituem como que o canto de cisne do imperialismo manuelino, D. Manuel, ao mesmo tempo que mandava erguer fortalezas

²⁰ Em inglês Pulicat, Palaverkadü em língua local, o tâmul, a 13° 25' N, 80° 21' E.

²¹ Pub. integralmente in Thomaz 1998.

²² Santos 1998, 229-38.

em Matatana (costa oriental de Madagáscar), Baçorá, Pacém e Ternate²³, encomendava a seus agentes a construção de uma outra na costa chinesa²⁴; e ainda em 1522 D. João III nomeava Vasco Fernandes Coutinho capitão-mor da armada “que houver de andar da China pera Çamatra”²⁵ – o que, como sabemos, não chegou a ter efeito, visto que se gorara entretanto a tentativa de erguer um castelo português na China, ao mesmo tempo que era abandonado o pequeno forte erguido de Pacém, no extremo norte de Samatra.

Fora em 1515, no rescaldo da chegada ao Reino da nova do sucesso de Malaca, que D. Manuel concedera a Fernão Peres de Andrade a “capitania do descobrimento da enseada de Bengala e da China”²⁶; entretanto, em 1516, “a capitania das naos da viagem da China, com licença para que possa prover todos os officios”, fora já concedida a Jorge de Albuquerque, sobrinho do grande Afonso e capitão de Malaca²⁷, o que, pela sobredita razão, acabara também por ficar sem efeito. De facto, Fernão Peres, que devido ao incêndio da sua nau capitaina em Pacém não conseguira ir ao Bengala, foi pelo capitão de Malaca enviado prioritariamente ao Celeste Império, que alcançou no verão de 1517²⁸. Atingiu então Cantão, onde desembarcou o primeiro embaixador português junto da corte chinesa, Tomé Pires. Daí despachou para as Léquias²⁹, que tradicionalmente mantinham intensas relações mercantis com Malaca, um dos seus capitães, Jorge de Mascarenhas, que, no entanto, não passou de Chinchéu³⁰, na província de Foquiém³¹. Seja como for, no ano imediato Simão de Andrade, irmão de

²³ Aubin 2006.

²⁴ Para esta fortaleza chegou a estar designado um capitão, Martim Afonso de Melo Coutinho, nomeado por carta régia de 21.II.1521.

²⁵ *RCI* 1954, n.º 101. A maioria das mercês deste tipo, exaradas em cartas régias, está registada por extenso nas Chancelarias Régias, que permanecem manuscritas na Torre do Tombo; só lhes faremos referência no caso de não constarem dos presentes registos, mais acessíveis.

²⁶ Mercê de 26.III.1515, *RCI* 1954, n.º 10.

²⁷ *RCI* 1954, n.º 46.

²⁸ Cf. Luís Filipe Thomaz, «Introdução» a Bouchon & Thomaz 1988; e Thomaz 1994, 401-486.

²⁹ 琉球, que se lê em japonês *Ryūkyū*, em cantonês *Lâu K'âu* e em mandarim *Liu Ch'iu*, o cordão de ilhas que se estende da Formosa ao Japão.

³⁰ Porto muito frequentado pelos portugueses no século XVI, que no entanto não é seguro se se deve identificar com 漳州 Chang Chou (no dialeto *hokkien*, falado na região, Chiāng-chiu) a 24° 30' N, 117° 41' E, se com 泉州 Ch'üan Chou (em *hokkien* Choân Chiu), a 24° 50' N, 118° 40' E (a Zaytûn dos árabes e de Marco Polo).

³¹ 福建, nome inventado na época T'ang (618-907) para designar a província onde se situavam as cidades de 福州, Fu Chou e 建甌 Ch'ien Ou, formado pelo primeiro elemento de uma e outra, pronunciado em mandarim Fu-Chien (transcrito por Fujian no sistema *pinyin*), em cantonês Fuk-kin e em dialeto local Hok-kien. A região mantinha tradicionalmente intensas relações com o Sueste Asiático e dela são oriundos muitos dos chineses aí imigrados, razão pela qual o dialeto *hokkien* é aí muito usado, nomeadamente em Singapura.

Fernão Peres, exasperou de tal maneira as autoridades chinesas com seu comportamento abusivo, que provocou o aprisionamento de Tomé Pires e o encerramento da China ao comércio português.

É evidente que a China – que, dada a função de mediação e equilíbrio cósmico que atribuía ao seu soberano, único Filho do Céu, não aceitava manter em pé de igualdade relações bilaterais com qualquer outra potência – jamais poderia consentir na presença de uma fortaleza estrangeira em território seu³². A missão dos dois Andrades estava, por conseguinte, previamente votada ao fracasso em tudo quanto se não limitasse ao comércio.

Seja como for, as relações com a China quedaram interrompidas durante quase um decénio, até que em 1527-28 Jorge Cabral, capitão de Malaca, acolheu bem mercadores chineses aí surtos e enviou por eles mensagens de paz às autoridades chinesas. Quase de imediato, os mercadores privados portugueses que, como a seguir veremos, enxameavam já pela zona de Malaca lançaram-se em catadupa para os portos do Celeste Império, obrigando o governador Martim Afonso de Sousa (1542-45) a morigerar-lhes o ímpeto mediante o lançamento de uma taxa especial de 10% sobre os bens que trouxessem a Malaca, onde os mercadores nativos pagavam apenas 6%³³.

Foi graças a eles que a presença portuguesa se arraigou na China, que, como muitos outros impérios terrestres e talassófbos, estava disposta admitir num número limitado de portos os mercadores estrangeiros necessários à sua respiração comercial. Foi, segundo tudo leva a crer, em Liampó³⁴ que c. 1540 se estabeleceu a primeira colónia espontânea de mercadores portugueses, cujos desmandos levaram as autoridades chinesas a expulsá-los *manu militari* c. 1544. Foi certamente a partir daí que em 1543 três comerciantes, António da Mota, Francisco Zeimoto e António Peixoto, atingiram pela primeira vez o Japão, desconhecido dos geógrafos árabes e apenas referido no Ocidente por Marco Polo (c. 1290) e Tomé Pires (c. 1515).

Da grande soltura de Lopo Soares de Albergaria às viagens de Macau ao Japão

Neste ponto terá já certamente compreendido o leitor por que motivo disseramos de começo que a *grande soltura* de Lopo Soares de Albergaria era,

³² Fairbank 1974.

³³ Vide *Tombo da Índia* (Felner 1868, II: 106).

³⁴ Nome que os portugueses davam à cidade chinesa de Ning Po 寧波, a 29° 52' N, 121° 33' E, e, ao que parece, também a uma pequena ilha vizinha.

na história do Oriente português que realmente foi, um momento tão fundador quanto as conquistas de Albuquerque.

Tudo leva a crer que, tal como Vasco da Gama e D. Francisco de Almeida, Lopo Soares representava uma linha política anti-imperialista e antimonopolista (que por isso podemos classificar de “liberal”, no sentido económico do termo) que, embora maioritária no conselho de D. Manuel, não contava com o apoio dos círculos mais próximos do soberano nem com o do próprio monarca, embalado num sonho de cruzada apocalíptica e de império universal.

A oposição aos monopólios realengos data praticamente do momento em que D. Afonso V avocou à Coroa os que o Infante D. Henrique estabelecera sobre comércio africano. O primeiro documento que a atesta é um capítulo apresentado às Cortes de 1472 pelos representantes dos concelhos³⁵. Sob D. João II a oposição tornara-se mais virulenta, contestando quer a construção da fortaleza de São Jorge da Mina, quer a da Graciosa, nas margens do Lucus, a montante de Larache e acabando por recorrer ao assassinio de um pobre príncipe jalofo refugiado em Portugal para inviabilizar o estabelecimento oficial na foz do Senegal. A oposição procurava assim preservar o Atlântico como um espaço de liberdade longe dos olhares da Coroa, de cuja proteção na ausência de concorrentes sérios podia prescindir.

Foi contra o voto do Conselho Régio que D. Manuel enviou à Índia Vasco da Gama, tanto em 1497 como em 1502, quando Pedro Álvares Cabral havia já trazido para Portugal a triste nova de que, afinal, a Índia não era maioritariamente povoada de cristãos, prontos a alinhar com os seus correligionários ocidentais na grande cruzada contra o Império Mameluco que o *Venturoso* planeava, mas de hindus, estando para mais sujeita a maior parte do seu território a potentados muçulmanos.

Foi mediante um estratagema ousado que D. Manuel conseguiu enviar para a Índia como governador um dos seus fiéis, Afonso de Albuquerque: nomeou-o para substituir D. Francisco de Almeida meses após a largada deste para o Oriente, por alvará secreto que apenas deveria exhibir quando o vice-rei terminasse o seu triénio. As fulgurantes vitórias de Albuquerque pareciam confirmar que, tal como o vaticinava o significado etimológico do nome do soberano, “Deus connosco”, a Providência estava, de facto, do lado dos portugueses³⁶; e isso permitiu a D. Manuel reconduzi-lo para um

³⁵ Sobre a evolução dos monopólios, *vide* Thomaz 1998, 48-80.

³⁶ *Cf.* Thomaz 1990, 35-103.

segundo triênio, uma vez expirado o primeiro em 1512. O seu desaire em Adem, no ano imediato, a que se somou o que as armas portuguesas pouco depois sofreram na Mamora e, quase ao mesmo tempo, o falecimento da Rainha D. Maria, esteio da ideia imperial manuelina e protetora de Albuquerque, não permitiram, contudo, a recondução deste para um terceiro mandato. O Conselho apropriou-se do poder, reduzindo a um papel simbólico o soberano, que, descorçoado, pensava em abdicar e fazer-se monge³⁷, e impôs como governador Lopo Soares, primo do barão do Alvito, corifeu da oposição.

Segundo Gaspar Correia, um dos primeiros atos do novel governador foi dar “licença a todos que nauegassem e fossem tratar por onde quisessem”³⁸; e, de facto, possuímos uma carta sua ao capitão de Malaca aconselhando-o a adotar o mesmo procedimento³⁹.

O resultado foi o que se podia esperar, tanto mais que os soldados recebiam quase sempre o seu soldo com enorme atraso, resultante em última análise do crónico défice da balança comercial entre a Índia e Portugal, que fazia com que todo o numerário fosse pouco para adquirir no Malabar as cargas de especiaria: inçaram aventureiros, mercadores entrelopos, corsários e mercenários para toda a redondeza do Índico, lançando-se sobretudo para as áreas marginais em que não havia presença oficial portuguesa nem controle da Coroa, como era o caso do golfo de Bengala, dos mares do Arquipélago e do Extremo Oriente ou da Zambézia. Escusado será dizer que todos esses lançados, que não traziam do Reino mulher nem tencionavam tão depressa lá tornar, se cruzaram a breve trecho com mulheres nativas, dando assim origem, ao cabo de uma geração, a uma numerosa população de mestiços ou *topasses*⁴⁰. A sua composição étnica não era assim muito diferente da dos *casados*, os soldados que, na sequência da política de casamentos mistos posta em prática por Albuquerque, decidiram arraigar-se nas praças portuguesas tomando esposas locais, a quem ficaram reservados os cargos concelhios nas municipalidades que se foram constituindo. Tornou-se especialmente próspera a comunidade de Cochim, protegida pelo rajá local, com cujo apoio podia jogar contra as pretensões hegemónicas da empresa oficial⁴¹. Finalmente, entre os *casados* da costa do Malabar e

³⁷ Góis 1909-1911, IV: xxvi; Andrada 1976, I: iv-vi.

³⁸ Correia 1922-1969, II: 466.

³⁹ ANTT, *Cartas dos Vice-Reis*, n.º 132.

⁴⁰ Literalmente “bilingues”, do neo-árico *dubhâṣi* (< sânscrito **devi-bhâṣya*), “bilingue, intérprete”, através do dravídico *tuppâci* ou *tuppâyi* (cf. Dalgado, *Glossário...*, s. v.)

⁴¹ Podem ver-se mais pormenores in Thomaz 2008.

os *topasses* da contracosta, a única diferença relevante era a maior proximidade daqueles aos poderes constituídos e o estigma de ilegalidade que de certo modo marcava estes.

O que mais importa notar é o facto de os *topasses* do Coromandel terem fundado uma série de repúblicas mercantis que constituíam do outro lado da península hindustânica uma espécie de *império-sombra*, rival do império oficial do Mar Árabe⁴². A primeira formou-se em Meliapor⁴³ c. 1523; foi dela que derivou a que c. 1554 se estabeleceu em Negapatão⁴⁴. Depois da queda desta às mãos dos holandeses, os habitantes mudaram-se para Porto Novo ou Parangipettai⁴⁵, onde em 1657 constituíram nova comunidade do mesmo tipo. Origem semelhante tiveram tanto Macau, c. 1557, como o estabelecimento de Solor, de que há notícia desde 1559⁴⁶. Já Sundiva⁴⁷, numa ilha das bocas do Ganges, era mais propriamente uma república de corsários, que vendiam seus serviços sobretudo ao vizinho reino de Arracão⁴⁸.

Como nota Gaspar Correia⁴⁹, foi em vão que o sucessor de Lopo Soares de Albergaria, Diogo Lopes de Sequeira (1518-21), pôs “grande defesa que nenhum homem passasse do cabo de Comorim pera lá”, enviando João Moreno, com uma caravela armada, para assegurar o controle; sem embargo, “havida enformação do feitor do muyto proueito da terra”, ele próprio lá mandou “alguns homens de sua valia pera se aprobeitarem” – e assim continuou o fluxo para a contracosta de aventureiros e mercadores

que se assentaram pelos lugares tratando, do que muito folgaram os digares, pera terem fauor pera sua nauegações; com que os nossos armauão e mandauão suas fazendas, e então abrirão as nauegações desta costa pera Bengala, Tanaçarim, Pegú, Martabão, em que os nossos hião nas embarcações dos mercadores, às vezes em trajos como os da terra; em que muitos descobrirão os tratos e se fizeram muy ricos, e erão muyto possantes nas terras de toda a costa de Choramândel, pelo fauor que com elles tomauão os digares da terra, que o João Moreno lhe nom fazia tantos males como fazia.

⁴² Retomamos a feliz expressão de George Winius (Winius 1983), que no entanto parece não se ter dado conta da amplitude do fenómeno.

⁴³ Mayilāppūr, a 13° 2' N, 80° 16' E, hoje subúrbio meridional de Madrasta ou Chennai.

⁴⁴ Nāgappattinam, a 10° 46' N, 79° 49' E.

⁴⁵ 11° 29' N, 79° 45' E.

⁴⁶ Carta do P.^e Baltasar Dias ao P.^e António de Quadros, provincial dos jesuítas, Malaca, 3.XII.1559, pub. por Jacobs 1974, doc. 88, pp. 299 e sqq.

⁴⁷ Sandwip ou Sondvîp, a 22° 29' N, 91° 29' E.

⁴⁸ Cf. Pelúcia 1999.

⁴⁹ Correia 1922-1969, II: 568.

De feito, como já havia sucedido em Pegu e em Bengala, estes entre-
lopos, que não faziam aos poderes locais a sombra que faziam os enviados
oficiais bastas vezes acompanhados de força armada, entenderam-se fre-
quentemente com as autoridades da terra para manter ao largo os agentes
diplomáticos e comerciais do Estado da Índia; e as mais das vezes, com
sucesso. Seja como for, a Coroa, que ao advento de D. Filipe I contava já
no Mar Árabe onze posições fortificadas, jamais logrou estabelecer-se do
mesmo modo nas costas do golfo de Bengala.

Houve tentativas de resolver a questão pela força, como fez em 1540 o
vice-rei D. Garcia de Noronha, sobrinho de Afonso de Albuquerque, que
decidiu enviar à contracosta uma armada encarregada de arrasar a colónia
mercantil de Meliapor e obrigar toda a gente a regressar “à Índia”⁵⁰, o que
acabou por ficar sem efeito. Mas em 1568 discutia-se ainda a oportunidade
de empreender uma ação idêntica, o que tampouco se efetivou⁵¹. O facto
de os lançados do Coromandel terem muitos interesses em comum com
os casados de Cochim e Goa, que dominavam as municipalidades, e, por
intermédio destes, com os próprios capitães e vice-reis deve ter pesado
ponderosamente no insucesso de quejandas tentativas.

É verdade que na primeira metade do século XVII alguns *Livros das
Cidades e Fortalezas* incluem entre as do Estado da Índia uma ou outra
fortificação nas costas do golfo de Bengala⁵²; trata-se na realidade ou de
colónias de mercadores como Meliapor (a que os Filipes atribuíram foro
de cidade), que decidiram com a anuência pelo menos tácita dos poderes
locais cercar-se de muralhas, ou então de fortes erguidos por aventureiros,
como o de Sirião, junto a Rangum, construído por Filipe de Brito e Nicote,
que se fizera eleger rei dos *mons* do Pegu em revolta contra o domínio de
Bramá⁵³. Já Negapatão resistiu com êxito à tentativa do vice-rei D. Miguel
de Noronha, conde de Linhares (1629-35), de integrar a povoação no Estado
da Índia e erguer aí uma fortaleza.

Ao fim e ao cabo, tanto os governantes da Índia Portuguesa como a pró-
pria Coroa acabaram por se acomodar à situação e chegar a um *modus vivendi*
com as colónias espontâneas de mercadores e aventureiros, na maioria das
quais por volta de 1582 havia já capitães nomeados por El-Rei, encarregados
de administrar justiça aos residentes e forasteiros de passagem, ainda que

⁵⁰ Correia 1922-1969, IV: 112.

⁵¹ Wicki 1961.

⁵² Assim v. g. Carneiro 1990; Carita 1999; etc.

⁵³ Guedes 1994.

sem vencerem qualquer salário da Real Fazenda. Viviam por conseguinte apenas de *proes e percalços*, ou seja, de emolumentos diretamente percebidos de seus dependentes. Em Solor, onde os missionários dominicanos construíram um forte c. 1565, houve a partir de 1585, embora não de forma contínua, capitães nomeados pelo vice-rei ou pelo próprio Rei⁵⁴; em Macau só os houve a partir de 1623, conquanto a povoação tivesse recebido já em 1586 foro de cidade portuguesa.

Já muito antes disso se haviam as autoridades resignado a utilizar os estabelecimentos informais de mercadores como intermediários comerciais e os seus portos como escalas para as expedições oficiais que despachavam de Goa, de Malaca ou de Cochim. Foi assim que se generalizou nos mares a leste de Ceilão um sistema de “concessões de viagens”, pelo qual El-Rei concedia a particulares (em geral fidalgos e outros servidores cujos serviços queria recompensar) o direito de fazer em condições privilegiadas viagens de comércio entre certos portos. Infelizmente não achámos nenhum documento que especifique exatamente essas condições, a não ser a mercê de uma viagem ao Porto Grande de Bengala feita por D. João de Castro a Miguel Ferreira em 1547, “carregando primeiros que os outros navios sobre os quais terá jurisdição”⁵⁵. A mesma cláusula vigorava já, com grande escândalo dos mercadores, para o navio de El-Rei que se mandava a Paleacate⁵⁶.

A bem dizer a primeira concessão de viagem de que temos conhecimento é a mercê da “capitania do descobrimento da enseada de Bengala e da China” a Fernão Peres de Andrade, a que aludimos já. A viagem, feita em navios d’El-Rei, tinha um escopo diplomático: encetar relações com aquelas zonas; mas era ao mesmo tempo uma expedição de comércio, público-privada, em que o concessionário podia comerciar por sua conta. Do mesmo tipo era sem dúvida a concessão de uma viagem à China feita em 1516 a Jorge de Albuquerque, de que falámos também. Tirante, porém, o caso destas nomeações para a China, consignadas nas Chancelarias ou no *Registo da Casa da Índia*, parece que a designação dos capitães de tais navios cabia por então ao capitão de Malaca; só em 1527 topamos com a nomeação de Paio Guedes como capitão dos juncos que em Malaca se armavam para Banda, “com ordenado à custa dos armadores dos ditos juncos segundo o costume da terra, como o houveram os capitães que até aí tinham sido

⁵⁴ Thomaz 2017a e 2017b.

⁵⁵ Biblioteca da Ajuda, Livro das mercês que fez [D. João de Castro] aos homens que serviram El-Rei N. S. no cerco de Dio, *códice 51-VIII-46*, sumariamente pub. por Baião 1927, 303.

⁵⁶ Baião 1927, 308.

nomeados pelos capitães de Malaca”⁵⁷, o que parece indicar que a Coroa avocou então o direito de proceder a essas concessões. Nos anos imediatos, novas nomeações: em 1531 D. João III concede a Tristão de Sousa, fidalgo de sua casa, “a capitania da nao do trato que anda de Cochim para Malaca” por três anos⁵⁸; em 1541 Duarte de Miranda recebe, em recompensa de seus serviços, “a capitania das naos do cravo que vam a Maluco”⁵⁹ e Gil de Castro, a capitania do navio que for de Malaca para Ceilão⁶⁰; e em 1546 regista-se a mercê da capitania dos navios que vão de Choromandel a Malaca a Luís Mendes de Vasconcelos⁶¹ e a de duas viagens à China a Leonel de Sousa⁶², que, como é bem sabido, foi quem em 1553-54 negociou com as autoridades chinesas de Cantão o estabelecimento de uma colônia de mercadores portugueses em Macau. Em 1548 topamos com a mercê da “capitania das naus que vão da Índia a Bengala” a Cristóvão de Castro⁶³ e em 1552, a da capitania das naus que vão da Índia para Pegu a Sebastião de Ataíde, por três viagens⁶⁴; mas nada nos garante que outras mercês congêneres não tenham sido entretanto feitas, sem que delas nos quede registro.

A partir desta época grande parte das concessões é feita por duas viagens, para que o agraciado se possa ressarcir na segunda viagem de eventuais prejuízos na primeira; tal é por exemplo o caso da mercê de “duas viagens para Malaca pela via de Paleacate” outorgada em 1562 a Pero Henriques⁶⁵. Nalguns casos, difíceis de determinar dado o laconismo dos documentos, a concessão era feita em regime de exclusividade, o que logicamente apenas era viável nas viagens que tinham como ponto de partida um porto português em que fosse possível o controle. Tal era nomeadamente o caso das viagens de Macau ao Japão, reservadas ao capitão-mor da carreira, em cujo navio deviam os demais interessados carregar suas mercadorias, pagando-lhe o devido frete. Além da existência desses “portos coutados”, a que a documentação alude sem enumerar e que por conseguinte não sabemos exatamente quais eram, impendiam sobre as viagens as limitações impostas pelas *Ordenações da Índia*, promulgadas por D. Manuel a 8 de setembro

⁵⁷ Carta Régia de 14.III.1527. ANTT, *Chancelaria de D. João III*, liv. 30, fl. 56.

⁵⁸ Carta Régia de Palmela, 15.III.1531. ANTT, *Chancelaria de D. João III*, liv. 9, fl. 18.

⁵⁹ A 12.I.1541, *RCI* 1954, n.º 340.

⁶⁰ A 20.I.1541, *RCI* 1954, n.º 338.

⁶¹ A 5.II.1546, *RCI* 1954, n.º 373.

⁶² A 23.XII.1546, *RCI* 1954, n.º 380.

⁶³ A 5.III.1548, *RCI* 1954, n.º 400.

⁶⁴ A 5.I.1552, *RCI* 1954, n.º 450.

⁶⁵ AHG, *Registo da Casa dos Contos*, liv. 3, fl. 219 v, sum. in *Arquivo Português Oriental* [doravante APO], fasc. 5, 2.ª p., doc. 409, p. 498.

de 1520⁶⁶, que reservavam à Coroa o monopólio da pimenta, cravo, gengibre, canela, maçãs, noz-moscada, lacre, seda e tincal⁶⁷. O rigor destas medidas fora, no entanto, mitigado em 1533 em Malaca, de harmonia com uma decisão tomada outrora pelo governador D. Henrique de Meneses (1525-26), que parece ter entretanto permanecido adormecida, e em 1539 também em Maluco.

Os concessionários podiam ou armar o navio e efetuar a viagem ou então, com licença d'El-Rei, trespassar a outros o direito. Tudo leva a crer que no Mar Árábico, onde se não conhecem concessões de viagens, tenha continuado em vigor o antigo sistema de navegação comercial em navios da Coroa, cujos capitães eram ocasionalmente nomeados pelo soberano, mas mais geralmente pelo vice-rei; a seu lado efetuavam-se expedições de veniaga puramente privadas, pelo menos teoricamente autorizadas pelas autoridades, do que sabemos bem pouco. Seja como for, continuaram a mandar-se regularmente navios de Sua Alteza a Moçambique, Ceilão, Banda e Maluco, transportando o provimento para as fortalezas aí existentes, que consistia em têxteis indianos, usados tanto para adquirir mercadorias como para pagar as tropas.

O estabelecimento de portugueses em Macau c. 1557 veio viabilizar a criação de uma carreira anual Goa-Cochim-Malaca-Macau-Japão, entregue a concessionários. Esta linha de navegação, para que a Coroa designava os capitães-mores, tornou-se a breve trecho uma das mais rendosas do Oriente, pois permitia não só a importação de produtos orientais de luxo, como as sedas, as porcelanas e os móveis lacados, mas também a colocação de cobre europeu nos mercados do Extremo Oriente e a importação de grande cópia de prata japonesa. Foi com ela que se restabeleceu o intercâmbio direto entre a Índia e a China, que desde a suspensão das expedições marítimas chinesas comandadas pelo almirante 鄭和 Cheng-he ao Ocidente, ordenada em 1431 pelo imperador 宣德 Hsüan-te (1425-36), apenas comunicavam por intermédio de Malaca.

Entre 1563 e 1564 dá-se no regímen das concessões uma mutação importante: na primeira daquelas datas é concedida a João de Mendonça uma viagem de capitão-mor à China e Japão pela via de Malaca, em navio armado à sua própria custa⁶⁸; é a mais antiga menção que encontrámos de concessão de viagem explicitamente feita em tal regime. Reciprocamente,

⁶⁶ Caminha 1807, 42-43.

⁶⁷ Por tincal designa-se o bórax (tetraborato dissódico) natural, impuro ($\text{Na}_2\text{B}_4\text{O}_7 \cdot 10\text{H}_2\text{O}$), usado no curtume, na fabricação de esmaltes, vidro refratário, etc.

⁶⁸ A 17.II.1568, *RCI* 1954, n.º 723.

datam do ano imediato as últimas concessões com que topamos no regime antigo: a mercê de duas viagens da Índia a Malaca pela via do Choraman-del a Manuel de Brito⁶⁹, a de outras duas a Francisco de Sousa Távares⁷⁰, a de outras duas a Manuel Casquilho de Sousa⁷¹ e ainda a de duas outras a Luís Xira Lobo⁷², todas ainda em navio da Coroa e com o ordenado do regimento. As concessões eram válidas na vagante dos providos em data anterior, pelo que o último, no caso vertente Luís Xira Lobo, teria de esperar pelo menos seis anos para gozar a sua.

A partir de aí generaliza-se o sistema já em vigor desde o ano precedente para as viagens à China; é assim que achamos em 1565 registro da mercê de duas viagens de São Tomé de Meliapor para Malaca a D. Jorge de Meneses, “em navio seu, armado à sua custa, sem ordenado da Real Fazenda”⁷³, primeiro exemplo com que topamos de concessão de uma viagem no Golfo de Bengala no mesmo regime das da China e Japão. O mesmo D. Jorge recebeu na mesma data a capitania de Meliapor – único exemplo que conhecemos de uma nomeação régia para o povoado antes do período filipino – e, caso único também, uma viagem de Meliapor “para a Chendiva”, ou seja, para a república corsária de Sundiva⁷⁴.

O novo régimen de concessão aparece claramente explicitado na mercê feita no ano imediato a D. Diogo Lobo⁷⁵: duas viagens da Índia à China, uma via Malaca, outra via Sunda, com a faculdade de ir em pessoa ou enviar nau ao Japão, servindo de capitão-mor e provedor dos defuntos nos portos onde os não houvesse, em navios armados à sua custa e despesa, mas com a faculdade de pedir artilharia e outros aprestos emprestados nos almazéns de Sua Alteza. A função de provedor dos defuntos era rendosa, já que permitia ao seu detentor liquidar a fazenda dos que faleciam em viagem e negociar com ela até ao momento de a remeter aos herdeiros. Igualmente o era a de capitão-mor, com jurisdição não só sobre a frota mas também sobre os portugueses com que topasse, pois as alcavalas cobradas pela administração de justiça eram também vultosas.

⁶⁹ ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião, Doações*, liv. 16, fl. 18.

⁷⁰ *Ibidem*, liv. 16, fl. 29 v; AHG, *Registo da Casa dos Contos*, liv. 4, fl. 86 v, sum. in *APO* 1865, fasc. 5, doc. 479, p. 549; *RCI* 1954, n.º 613.

⁷¹ ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião, Doações*, liv. 15, fl. 11; *RCI* 1954, n. 595.

⁷² ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião, Doações*, liv. 15, fl. 29; AHG, *Registo da Casa dos Contos*, liv. 4, fl. 121, sumariado in *APO* 1865, fasc. 5.º, 2.ª p., doc. 494, p. 556.

⁷³ AHG, *Ibidem*, liv. 4, fl. 83, *APO* 1865, fasc. 5.º, doc. 542, p. 592.

⁷⁴ A 25.I.1565, *RCI* 1954, n.º 644 e n.º 645.

⁷⁵ A 7.II.1566, AHG, *Registo da Casa dos Contos*, liv. 4, fl. 121, sumariado in *APO* 1865, doc. 554, pp. 600-601; Cf. *RCI*, n.º 660.

Data da mesma época, 1564, o primeiro alvará de licença conhecido para que o capitão de Malaca – ao arripio da cláusula das *Ordenações da Índia* que proibia terminantemente os oficiais d’El-Rei de se empenharem na mercancia – pudesse mandar naus ou navios a comerciar, “tal como é costume os capitães de Malaca fazerem”, a Sião, Solor, Timor, Java, Bornéu, Patane, Achém, China, Japão e Sunda⁷⁶. Este costume, que não sabemos ao certo de quando data, perpetuou-se até ao fim do domínio português em Malaca, fazendo dessa capitania uma das mais apetecidas da Índia, pelos proventos que por tal viés proporcionava.

Não resulta absolutamente clara a parte que sob este regímen mantinha a Coroa no trato regional, de que dependia pelo menos para assegurar o carregamento das naus do Reino. Até à década de 1570 o abastecimento em maçã e noz-moscada não suscitou problemas, uma vez que as viagens de Banda se continuavam a fazer em navios de Sua Alteza; foram contudo suspensas nessa época, devido à revolta de Ternate (1570-75), suscitada pelo assassinio do sultão Quechil Aeiro (*i. e.*, Kaicil Harun) por um sobrinho do capitão da praça; a situação só começou a regressar à normalidade c. 1578, quando o sultão de Tidore autorizou os portugueses a construírem na sua ilha uma fortaleza, cujos capitães mandavam a Banda pequenas embarcações a carregar de maçã e noz-moscada. O abastecimento de cravo tampouco, graças ao complicado sistema adotado em 1539: toda a gente podia navegar para Maluco e mercar aí especiarias; mas em Malaca era obrigatório vender à feitoria régia um terço da carregação ao preço de custo, o que equivale a transportar gratuitamente a carga pertencente a El-Rei⁷⁷; sobre o resto incidia o choquel⁷⁸, ou seja, uma taxa que não sabemos bem se era paga em géneros, se em dinheiro. Se o transporte daí para a Índia se fizesse em navio da Coroa, acrescia ainda o frete. Quanto aos demais produtos não achámos informação concreta, mas é de presumir que vigorasse um regímen semelhante, permitindo a El-Rei fornecer-se sem custos para a Real Fazenda das mercadorias que ambicionava.

Finalmente em 1582 surge-nos o documento mais explícito e mais rico em informação sobre o sistema: um alvitre dado a Filipe II de Espanha, que acabara de cingir a coroa de Portugal, para que ao conceder soubesse o que concedia, contendo o lucro que em média se obtinha de cada viagem e,

⁷⁶ ANTT, *Chancelaria de D. Sebastião, Doações*, liv. 16, fl. 35.

⁷⁷ Thomaz 1975.

⁷⁸ Substantivo singular referido sobre o plural *choquês*, do malaio *cukai* (pronunciado *chukai* ou *txukai*), “direito aduaneiro, taxa, imposto”.

em certos casos, o preço a que em geral se trespassava a concessão⁷⁹. Como nos casos em que ambos os elementos são fornecidos o preço do trespassse corresponde em média a 51,79% do lucro auferido em caso de exploração direta, tomámos como índice deste, nos casos em que não consta, o dobro da quantia por que normalmente era vendida a concessão. Com base nesses elementos construímos o seguinte quadro com a estimativa do lucro médio de cada viagem:

Viagens do Golfo de Bengala:

Do	Choramandel	a Malaca	6000 cruzados
“	“	a Pegu	6000 cruzados
“	“	a Martabão	1000 cruzados
“	“	a Tanaçarim	1000 cruzados
“	“	a Junçalão (Phuket)	900 cruzados
“	“	a Quedá (Kedah)	900 cruzados
“	“	a Paltapalem	500 cruzados
“	“	a Maçulipatão (Machilipatnam)	1200 cruzados
“	“	a Pipli (Orissa)	9000 cruzados
“	“	a Porto Pequeno de Bengala (Satgaon)	5000 cruzados
“	“	a Porto Grande de Bengala (Chittagong)	2000 cruzados

Viagens do Mar da China:

De	Goa	a Macau e ao Japão	35 000 cruzados
“	Macau	a Sunda	6500 cruzados
“	“	a Patane (Sião)	1000 cruzados
“	“	a Timor	1000 cruzados
“	“	a Sião e ao Japão	1500 cruzados

Viagens da Insulíndia:

De	Goa	a Banda	39 500 cruzados
“	“	a Maluco	12 500 cruzados
“	Malaca	a Macau (“viagem das drogas”)	10 000 cruzados
“	“	a Bengala	3000 cruzados
“	“	a Martabão	400 cruzados
“	“	a Tanaçarim	400 cruzados
“	“	a Junçalão (Phuket)	400 cruzados
“	“	a Quedá (Kedah)	400 cruzados
“	“	a Perak e Bruas	1400 cruzados
“	“	a Pão (Pahang)	1000 cruzados
“	“	a Patane	800 cruzados
“	“	ao Camboja	1000 cruzados

⁷⁹ Manuscrito 3.217 da Biblioteca Nacional de Madrid (de que existe outra cópia na Real Academia de la Historia de Madrid, *Salazar, H, 26*) pub. por Luz 1953, 1-144.

De Malaca	a Sunda	10 000 cruzados
“ “	a Balambuão (Blambangan)	2500 cruzados
“ “	a Bornéu (Brunei)	5500 cruzados
“ “	a Macaçar	2000 cruzados
“ “	a Solor	900 cruzados
“ “	a Timor	1000 cruzados

Recorde-se que um cruzado valia 400 réis e equivalia a 3,45 g de ouro.

Este quadro, a que o melhor que pudemos demos forma gráfica no mapa anexo⁸⁰, permite-nos não só um conspecto das vias comerciais utilizadas pelos mercadores portugueses na Ásia Oriental, mas também a ponderação do seu valor relativo, que, como acabámos de ver, variava consideravelmente, correspondendo o lucro das rotas mais rendosas (viagens de Goa a Banda e de Goa a Macau e ao Japão) a quase cem vezes o das linhas mais modestas. De uma maneira geral, pode dizer-se que os portugueses – que se limitaram a imitar os mercadores asiáticos seus predecessores – exploraram essencialmente a complementaridade entre a Ásia tropical, mais dotada de produtos vegetais pela Natureza mas menos desenvolvida em indústria humana, e a Ásia subtropical, fundamentalmente coincidente com os dois velhos mundos da Índia e da China, mais ricos em artefactos mais ou menos luxuosos, das baratas cotonias e joias falsas do Guzarate às sedas, brocados e porcelanas do Celeste Império. As duas rotas de comércio mais rendosas coincidiam assim com os dois grandes eixos comerciais da Ásia do Sueste: o dos mares de Java e Banda e o dos mares da China, Meridional e Oriental⁸¹.

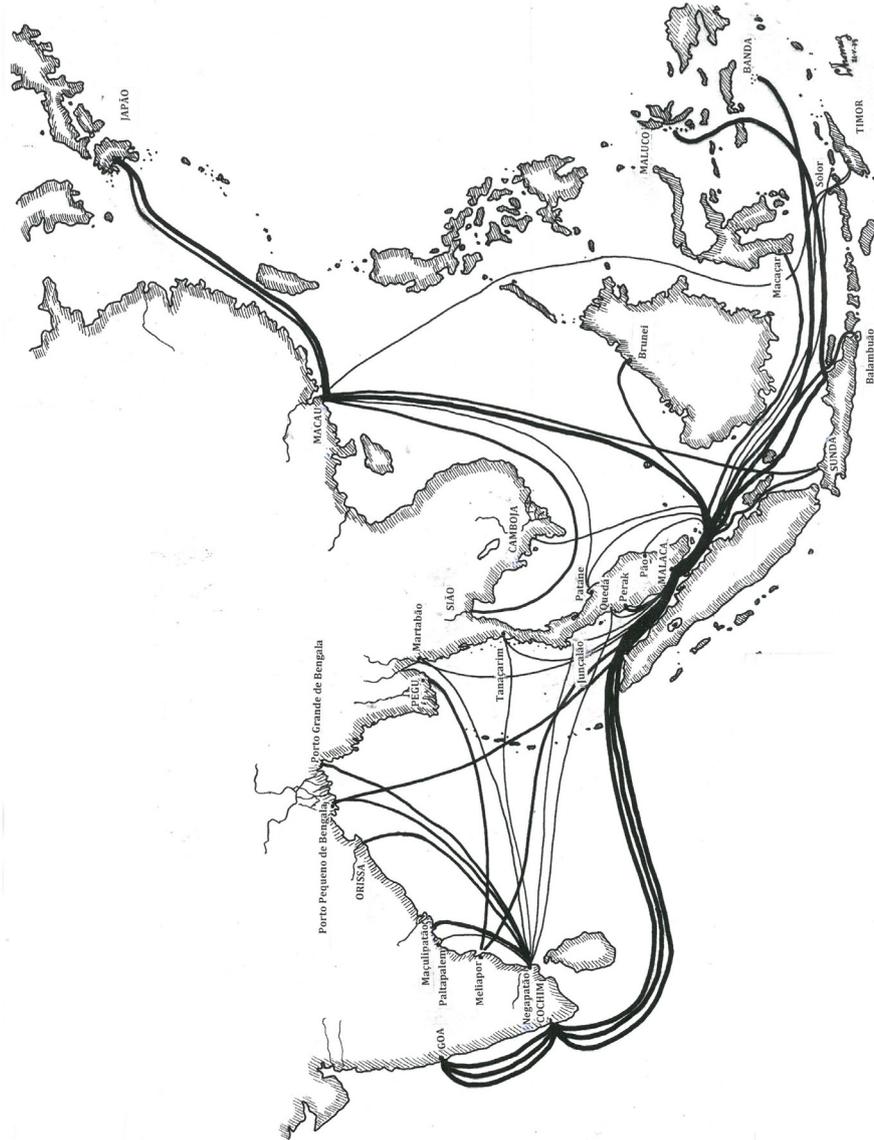
O sistema parece ter funcionado satisfatoriamente durante quase um século, já que apenas foram as consequências retardadas da chegada dos holandeses à Insulíndia que o vieram desarticular. De facto, em 1596, navegando em direitura do Cabo da Boa Esperança para o estreito de Sunda, para assim eludirem o controle dos portugueses, os batavos haviam aterrado em Samatra e começado a comerciar nas ilhas do Arquipélago. Em 1602 foi criada na Holanda a VOC (*Vereenigde Oostindisch Compagnie*, “companhia reunida das Índias Orientais”), com poderes majestáticos não só para fazer comércio mas também para empreender conquistas⁸². Embora tenha, logo

⁸⁰ A nossa ideia inicial era representar cada rota por um traço de espessura diretamente proporcional ao lucro que dela se auferia, mas tal ideia revelou-se inexequível, dado que os lucros variam na proporção de quase um para cem, o que obrigaria a desenhar a linha mais grossa com quase cem vezes a espessura da mais fina.

⁸¹ Cf. Thomaz 1979.

⁸² Boxer 1965.

A rede mercantil portuguesa na Ásia Oriental c. 1580



- Viagens cujo lucro líquido excedia 10 000 cruzados
- Viagens de lucro líquido entre 1000 e 10 000 cruzados
- Viagens de lucro líquido igual ou inferior a 1000 cruzados

desde 1602-03, ameaçado Malaca, tentando bloquear-lhe o Estreito, foi só em 1605 que infligiu à Coroa de Portugal a primeira perda territorial, ao apossar-se do forte de Amboino, nas Molucas do Sul, que os portugueses haviam cristianizado e onde haviam introduzido a cultura do craveiro.

No ano seguinte, no rescaldo da sua instalação em Amboino, as ilhas de Maluco, para mais facilmente poderem ser socorridas, passaram da dependência do vice-rei de Goa para a do governador espanhol de Manila, embora continuando a ser exploradas comercialmente pelos portugueses, os únicos que tinham acesso aos têxteis indianos com que se mercava a especiaria. Um ano depois, porém, os holandeses lograram estabelecer-se na ilha de Ternate, onde ergueram um forte; ainda que uma expedição enviada de Manila tenha conseguido recuperar parte da ilha – onde o último baluarte, desde a Restauração apenas espanhol, só veio a ser evacuado em 1663 –, não foi jamais possível desarraigá-la da VOC.

Em 1609 a concorrência batava estendeu-se à Índia, pois a Companhia logrou estabelecer-se em Paleacate, umas 12 léguas a norte de Meliapor. Dez anos depois, Jan Pieterzon Coen, o “Albuquerque neerlandês”, instalou em Jacarta, rebatizada de Batávia, a capital dos domínios holandeses na Ásia, ao mesmo tempo que as ilhas de Banda, que estavam já sob sua influência desde 1609, eram definitivamente incorporadas no seu território. Os portugueses perderam assim o controle sobre a mais lucrativa das rotas marítimas que haviam explorado.

Em 1638-39 a situação agravou-se dramaticamente, pois, ao mesmo tempo que os jesuítas portugueses eram expulsos do Japão, que assim se fechava ao seu trato, os holandeses desembarcavam em Ceilão, iniciando a sua conquista, e os ingleses em Madrasta, uma légua a norte de Meliapor, a que começaram a fazer séria concorrência. Finalmente, em 1641, Malaca, principal *pivot* da rede comercial portuguesa na Ásia oriental, capitulava aos holandeses.

Tal como o temos descrito, o sistema das viagens era findo. A partir de Goa e de Macau continuaram, é certo, a fazer-se rendosas expedições de comércio; mas o Oceano Luso-Índico de antanho terminara já seus dias.

Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico de Goa [AHG]

Registo da Casa dos Contos, livs. 3 e 4.

Arquivo Nacional Torre do Tombo [ANTT]

Carta Régia de 14.III.1527, *Chancelaria de D. João III*, liv. 30, fl. 56.

Carta Régia de Palmela, 15.III.1531, *Chancelaria de D. João III*, liv. 9, fl. 18.

Cartas dos Vice-Reis, n.º 132.

Colecção São Lourenço, vol. IV, fl. 329.

Instrumento de Cochim, 16.XII.1527, *Corpo Cronológico*, I-38-50.

Instrumento de Cochim, 21.I.1525, *Cartas dos Vice-Reis*, n.º 16.

Chancelaria de D. Sebastião, Doações, livs. 15 e 16.

Biblioteca da Ajuda

Livro das mercês que fez [D. João de Castro] aos homens que serviram El-Rei N. S. no cerco de Dio, cód. 51-VIII-46.

Bibliografia

ANDRADA, Francisco de. 1976. *Crónica de D. João III*, introd. e revisão de M. Lopes de Almeida. Porto: Lello & Irmão Editores, Porto.

ARCHIVO *Portuguez Oriental* [APO]. 1865. Nova Goa: Imprensa Nacional, fasc. 5, 2.^a p., doc. 409, p. 498.

AUBIN, Jean. 2006. *Le Latin et l'astrolabe*, vol. III: Études inédites sur le règne de D. Manuel. Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian.

BAIÃO, António Baião. 1927. *História Quinhentista (Inédita) do Segundo Cerco de Dio* [...]. Coimbra: Imprensa da Universidade.

BOUCHON, Geneviève, e Luís Filipe Thomaz. 1998. *Voyage dans les Deltas du Gange et de l'Irraouaddy – Relation portugaise anonyme (1521)*. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais.

BOUCHON, Geneviève. 1971-76. *Mare Luso-Indicum*, vol. III. Paris: Société d'Histoire de l'Orient.

BOUCHON, Geneviève. 1976. «Une route maritime du Golfe du Bengale». *Mare Luso-Indicum* III: 194-198.

- BOUCHON, Geneviève. 1977. *Navires et cargaisons: retour de l'Inde en 1518: Caderno dos ofiçiaes da India da carregaçam das naos que vieram o anno de bcxbijj*. Paris: Société d'Histoire de l'Orient.
- BOUCHON, Geneviève. 1986-87. «Reis e piratas no Malabar: o jogo da guerra marítima nas vésperas da segunda expansão europeia». In *A Abertura do Mundo: Estudos de História dos Descobrimentos Europeus em homenagem a Luís de Albuquerque*, org. Francisco Contente Domingues e Luís Filipe Barreto, vol. II. Lisboa: Presença.
- BOXER, Charles R. 1965. *The Dutch Seaborne Empire*. Londres: Hutchinson, 1965.
- BOXER, Charles R. 1969. «A note on Portuguese reactions to the revival of the Red Sea Spice Trade and the rise of Aceh, 1540-1600». *Journal of Southeast Asian History* X (3).
- CAMINHA, António Lourenço de. 1807. *Ordenações da Índia do Senhor Rei D. Manoel de Eterna Memória, Informação verdadeira da Aurea Chersoneso, feita pelo antigo Cosmographo Indiano Manoel Godinho de Erédia e Cartas em lingoagem Portuguesa de D. Jeronymo Osorio, Bispo do Algarve [...]*. Lisboa: Na Impressão Regia.
- CARITA, Rui (ed.). 1999. *O Livro de Plantaforma das Fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de São Julião da Barra*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional / Edições INAPA.
- CARNEIRO, António de Mariz. 1990. *Descrição da Fortaleza de Sofala e das mais da Índia* [reprodução do cód. iluminado 149 da Biblioteca Nacional], nota introd. e leg. Pedro Dias. Lisboa: Fundação Oriente.
- CORREIA, Gaspar. 1922-69. *Lendas da Índia*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- COUTO, Diogo do. 1782. *Da Ásia – Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista, e descobrimento das Terras, e Mares do Oriente*. Lisboa: Na Régia Officina Typographica [reimp. Livraria Sam Carlos, Lisboa, 1974], VII, ii, 3.
- CUNHA, João Manuel Teles e. 1996. *Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do Mar Arábico e Golfo Pérsico. Elementos conjunturais: 1595-1635*. Tese apresentada à Universidade Nova de Lisboa.
- FAIRBANK, John K. 1974. *The Chinese World Order: Traditional China's Foreign Relations*. Harvard Oriental Series.
- FALCÃO, Luiz de Figueiredo. 1859. *Livro em que se contém toda a Fazenda e Real Património dos Reinos de Portugal, Índia e Ilhas Adjacentes e outras particularidades, ordenado por Luiz de Figueiredo Falcão, secretário de el-rei Filipe II, copiado fielmente do manuscrito original e impresso por ordem do governo de Sua Magestade*. Lisboa: Imprensa Nacional.

- FELNER, Rodrigo José de Lima. 1868. *Subsídios para a História da Índia Portuguesa* (1. *O Livro dos Pesos, Medidas e Moedas, por António Nunes*; 2. *O Tombo do Estado da Índia, por Simão Botelho*; 3. *Lembranças das cousas da Índia em 1525*). Lisboa: Academia Real das Sciencias.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, D. Martín. 1964. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, vol. III. Madrid: Atlas, Madrid.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. 1963-71. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2 vols. Lisboa: Arcádia.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. 1982. *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales (1517-1635) – Matériaux pour une étude structurale et conjoncturelle*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português.
- GÓIS, Damião de. 1909-11. *Crónica d'El-Rei D. Manuel*, col. Bibliotheca de Classicos Portuguezes, vols. lix-lxix. Lisboa: Escriptorio Rua dos Retrozeiros n.º 147.
- GUEDES, Maria Ana Marques. 1994. *Interferência e integração dos Portugueses na Birmania (ca 1580-1630)*. Lisboa: Fundação Oriente.
- JACOBS, Hubert. 1974. *Documenta Malucensia*, vol. I. Roma: Institutum Historicum Societatis Iesu.
- LOBATO, Manuel Leão Marques. 2004. *Comércio, conflito e religião: Portugueses e Espanhóis nas Ilhas Molucas, de 1552 a 1618*. Dissertação apresentada ao Instituto de Investigação Científica Tropical.
- LUZ, Francisco Mendes da. 1953. «Livro das Cidades e Fortalezas da Índia». *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra* XXI: 1-144.
- MATOS, Artur Teodoro de Matos. 1982. *O Estado da Índia nos anos de 1581-1588: Estrutura Administrativa e Económica. Alguns elementos para o seu estudo*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- MATOS, Artur Teodoro de Matos. 1994. «Sistema tributário e rendimento fundiário de Goa no século XVI». In *Las Relaciones entre Portugal y Castilla en la Época de los Descubrimientos y la Expansión Colonial*, ed. Ana Maria Carabias Torres, 271-292. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- MATOS, Artur Teodoro de Matos. 1999. «A Importância do Brasil no Império Colonial Português». *Revista Portuguesa de História* Tomo XXXIII: 95-111.
- MATOS, Artur Teodoro de Matos. 1999. *O Orçamento do Estado da Índia, 1571*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e Centro de Estudos Damião de Góis.

- MATOS, Artur Teodoro de Matos. 2003. *O orçamento do Estado da Índia de 1588*. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa.
- PATO, Raymundo Antonio de Bulhão Pato (dir.). 1898. *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, tomo II. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, Imprensa Nacional.
- PELÚCIA, Alexandra Maria Pinheiro. 1999. *Curso e pirataria portuguesa no golfo de Bengala*. Tese apresentada à Universidade Nova de Lisboa.
- PINTO, Paulo Jorge Corino de Sousa. 2011. *No Extremo da Redonda Esfera (A rivalidade luso-castelhana no Extremo Oriente, séculos XVI-XVII)*. Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa.
- Registo da Casa da Índia [RCI]*. 1954. Introd. e notas Luciano Ribeiro, 2 vols. Lisboa: Agência Geral do Ultramar.
- SANTOS, Maria Emília Madeira. 1998. «A Carreira da Índia e o Comércio Intercontinental da Manufacturas». In *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)*, Ed. Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. R. Thomaz, 229-238. Angra do Heroísmo.
- THOMAZ, Luís Filipe (anot.), e Carmen M. Radulet (pref.). 2002. *Viagens Portuguesas à Índia (1497-1513). Fontes italianas para a sua História: O Códice Riccardiano 1910 de Florença*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- THOMAZ, Luís Filipe. 1975. «Maluco e Malaca». In *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas* (Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina), ed. A. Teixeira da Mota, 29-48. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar [versão revista in *De Ceuta a Timor*, 537-565. Carnaxide: Ed. Difel, 1994].
- THOMAZ, Luís Filipe. 1979. «Les Portugais dans les Mers de l'Archipel au XVI^e siècle». *Archipel. Études interdisciplinaires sur le Monde Insulindien* 18: 105-125. [Versão inglesa «The Portuguese in the Seas of the Archipelago during the XVI century», in *Trade and Shipping in the Southern Seas*. Java Ocidental: SPAFA, Cisarua, 1985; reproduzida in *European Commercial Expansion in Early Modern Asia*, ed. Om Prakash, Aldershot, Hampshire: Ashgate Publishing, 1997; versão portuguesa in *De Ceuta a Timor*, 567-590. Carnaxide: Ed. Difel, 1994].
- THOMAZ, Luís Filipe. 1990. «L'idée impériale manuélina». In *La Découverte, le Portugal et l'Europe – Actes du Colloque*, ed. Jean Aubin, 35-103. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais. [Versão portuguesa: «A idéia

- imperial manuelina», in *Facetas do Império na História – Conceitos e métodos*, org. Andréa Doré, Luís Filipe Silvério Lima e Luiz Geraldo Silva, 39-104. São Paulo: Editora Hucitec, 2008].
- THOMAZ, Luís Filipe. 1991. *Nina Chatu and the Portuguese Trade in Malacca*, translated from the Portuguese by Fr. Manuel Pintado, with a foreword by A. Kalimuthu. Malaca: Luso-Malaysian Books. [Trad. de “Nina Chatu e o comércio português em Malaca”. In *Memórias do Centro de Estudos de Marinha*, vol. V. Lisboa, 1974; reimp. in *De Ceuta a Timor*, 487-512. Carnaxide: Ed. Difel, 1994].
- THOMAZ, Luís Filipe. 1993. «Diogo Pereira o Malabar». *Mare Liberum – Revista de História dos Mares* 5: 49-64.
- THOMAZ, Luís Filipe. 1994. «Os Portugueses e o Mar de Bengala na época manuelina». In *De Ceuta a Timor*, 401-486. Carnaxide: Ed. Difel.
- THOMAZ, Luís Filipe. 1998. *A Questão da Pimenta em meados do século XVI – Um debate político do governo de D. João de Castro*. Lisboa: Centro de Estudos de Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa.
- THOMAZ, Luís Filipe. 2004. «O testamento político de Diogo Pereira, o Malabar, e o projecto oriental dos Gamas». *Anais de História de Além-Mar* 5: 61-160.
- THOMAZ, Luís Filipe. 2008. «Cochin and her role in Portuguese Asia». In *Exploring Cochin – Commemoration Volume – 450th Anniversary – Diocese of Cochin*, 68-95. Cochin.
- THOMAZ, Luís Filipe. 2017a. «La chronologie historique de Timor Oriental». *Archipel – Études interdisciplinaires sur le monde insulindien* 93: 199-217.
- THOMAZ, Luís Filipe. 2017b. «As grandes datas da história de Timor». In *O futuro ao nosso alcance – Homenagem a Roberto Carneiro*, 607-622. Lisboa: Centro de Estudos de Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa.
- THURSTON, Edgar, e K. Rangachari. 1909. *Castes and Tribes of Southern India*, vol. V. Madrastra: Government Press. [reimp. Nova Delhi & Madrastra: Asian Educational Services, 1987].
- WICKI, José. 1961. «Duas relações sobre a situação da Índia Portuguesa nos anos 1568 e 1569». *Studia* 8.
- WINIUS, George. 1983. «The Shadow Empire of Goa in the Bay of Bengal». *Itinerario* VII/2: 93-101.