



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. VI (2005)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

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

As Primeiras Viagens Inglesas a Macau (1635-1699)

Rogério Puga 

Como Citar | How to Cite

Puga, Rogério. 2005. «As Primeiras Viagens Inglesas a Macau (1635-1699)». *Anais de História de Além-Mar* VI: 159-214. <https://doi.org/10.57759/aham2005.37750>.

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), 2005. 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), 2005. 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).

AS PRIMEIRAS VIAGENS INGLESAS A MACAU 1635-1699¹

por

ROGÉRIO MIGUEL PUGA *

Desde o final do século XVI, período do apogeu económico de Macau, chegam à Europa notícias sobre o enclave através de fontes portuguesas traduzidas e de relatos de viajantes e mercadores europeus, como os holandeses Dirck Gerritszoon Pomp (1544-1608) e Jan Huygen van Linschotten (1563-1611), que navegam e permanecem além do Cabo da Boa Esperança, por entre domínios comerciais lusos, descrevendo as rotas que transportam as exóticas mercadorias orientais que tanta riqueza produzem em Portugal.²

Os interesses comerciais ingleses chocam com os interesses portugueses, renunciando as primeiras fricções dos séculos XV e XVI conflitos posteriores mais graves. Na sequência dos ataques de corsários ingleses ao comércio português em África,³ D. Sebastião leva a cabo acções de represália comercial para com a Inglaterra, decretando o encerramento dos portos portugueses aos barcos e produtos ingleses, nomeadamente os têxteis. As negociações de um tratado luso-inglês, indesejado por Filipe II, inimigo

* Investigador do Centro de História de Além-Mar.

¹ Trabalho realizado no âmbito do projecto «Macau e o Extremo Oriente nas Fontes Inglesas dos Séculos XVII e XVIII», sob orientação do Professor Doutor João Paulo de Oliveira e Costa, com o apoio da Fundação Oriente.

² Sobre a imagem do Extremo Oriente na Europa Quinhentista, vejam-se João Paulo Oliveira e Costa, *O Japão e o Cristianismo no Século XVI: Ensaio de História Luso-Nipónica*, 1999, *passim* e Manel Ollé, *La invención de China: Percepciones y estrategias filipinas respecto a China durante el siglo XVI*, 2000, pp. 11-76. Relativamente à imagem da China na Europa medieval e renascentista, consultem-se Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe*, vol. 1, livro 1, 1993, pp. 20-83 e Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins: Portugal e a China no Século XVI*, 2000, *passim*.

³ Sobre as viagens inglesas a África no século XVI, veja-se Rogério Miguel Puga, «'Scramble for Africa': As Viagens Inglesas à África Ocidental no Reinado de D. João III», in Roberto Carneiro e Artur Teodoro de Matos (ed.), *D. João III e o Império: Actas do Congresso Internacional Comemorativo do Seu Nascimento*, 2004, pp. 717-752.

de Inglaterra, arrastam-se até 1576 e, em 29 de Outubro desse mesmo ano, o rei português e Isabel I assinam um tratado através do qual ambas as nações restituem embarcações e mercadorias até então apreendidas, conquistando os mercadores ingleses liberdade de comércio em Portugal.⁴

Durante a monarquia dualista filipina, a aliança luso-inglesa permanece «adormecida»,⁵ enquanto algumas expedições, cujo destino é o remoto *Cathay*, partem de Inglaterra, sem, no entanto, chegarem.⁶ Na Inglaterra isabelina, Richard Hakluyt (1552?-1616) recolhe, traduz e publica, em *The Principal Navigations, Voiages and Discoveries of the English Nation*,⁷ dezenas de fontes europeias, nomeadamente portuguesas,⁸ nas quais Macau marca uma presença inicial e ténue, funcionando como espaço simbólico das riquezas e da experiência que Portugal importa do Extremo Oriente. Estas informações são ainda complementadas pela colectânea de Samuel Purchas (c. 1577-1626), *Hakluyt Posthumous, or Purchas His Pilgrims: Containing a History of the World, in Sea Voyages and Land Travels by Englishmen and*

⁴ John Bruce, *Annals of the Honorable East-India Company*, vol. 2, pp. 54-55 e Visconde de Santarém, *Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas de Portugal com as Diversas Potencias do Mundo desde o Principio da Monarchia Portuguesa até aos nossos Dias Ordenado e Composto pelo Visconde de Santarém*, vol. 15, 1858, p. 259.

⁵ Cf. Edgar Prestage, *The Anglo-Portuguese Alliance*, 1934, pp. 3, 12-23 e Charles R. Boxer, «Vicissitudes das Relações Anglo-Portuguesas no Século XVII», in AA. VV., *600 Anos de Aliança Anglo-Portuguesa: 600 Years of Anglo-Portuguese Alliance*, s./d., p. 26.

⁶ Em 1553, Sir Hugh Willoughby parte para o Oriente, sem nunca chegar ao seu destino e, no ano de 1591, três navios ingleses, um dos quais comandado por Sir James Lancaster, navegam além Cabo da Boa Esperança para tirar partido do comércio português, tal como faz o mesmo navegador de novo, em 1601, viajando até Bantem (Java). No ano de 1596, parte, de Inglaterra, a primeira expedição à China com carácter oficial, constituída por três embarcações (*Bear*, *Bear's Whelp* e o *Benjamin*) comandadas por Benjamin Wood, não tendo, no entanto, qualquer sucesso [cf. British Library-Oriental and India Office Collection, Londres (B. L. – O. I. O. C.), G/12/1, fl. 1 e Henri Cordier, *Histoire générale de la Chine et des ses relations avec les pays étrangers*, vol. 2, 1920, pp. 191-192]. Em 1602-1604, Sir Edward Michelborne obtém uma licença para se deslocar a países orientais, nomeadamente à China e ao Japão, embora tal iniciativa não tenha quaisquer frutos (vide M. Paske Smith, *Western Barbarians in Japan and Formosa in Tokugawa Days 1603-1868*, 1930, pp. 3-4).

⁷ Obra publicada em 1589 (segunda edição aumentada: 1589-1600). Vide Rogério Miguel Puga, «Os Descobrimentos Portugueses em *The Principal Navigations* de Richard Hakluyt», *Anais de História de Além Mar*, n.º 4, 2003, pp. 63-131.

⁸ O primeiro relato sobre a China publicado na Inglaterra é o *Tratado da China* do português Galeote Pereira, traduzido por Richard Eden e Richard Willes [Willis] a partir do italiano (*Nuovi Avvisi delle Indie di Portogallo, venuti nuovamente dalli R. Padri della Compagnia di Giesu*, 4.^a parte, Veneza, 1565) e publicado, pelo último, em *History of Travayle in the West and East Indies*, bem como por Richard Hakluyt, *op. cit.*, vol. 4, pp. 163-195 (cf. Rogério Miguel Puga, «The Presence of the 'Portugals' in Macao and Japan in Richard Hakluyt's *Navigations*», *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, vol. 5, Dezembro de 2002, pp. 94-96). Relativamente às primeiras fontes portuguesas ou sobre a presença lusitana na China traduzidas para inglês, bem como sobre as primeiras referências inglesas ao Império do Meio, veja-se Qian Zhongshu, «China in the English Literature of the Seventeenth Century», in Adrian Hsia (ed.), *The Vision of China in the English Literature of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 1998, pp. 29-68.

Others (1625),⁹ aliciando mercadores e investidores ingleses a aventurarem-se na senda das embarcações portuguesas.¹⁰ Estes conhecimentos sobre as realidades humanas e comerciais asiáticas serão mais tarde vitais nas lutas entre portugueses e ingleses nos mares orientais e decisivos para o enfraquecimento dos primeiros e o consequente desequilíbrio da Carreira da Índia face à impossibilidade do reino defender eficazmente os seus territórios.¹¹ Como refere O *Memorial de Pero Ruiz Soares*, desde a perda da independência, as frotas inglesas destroem vinte e oito naus da Índia, «[...] cousa que nos outros tempos atras dos reis de Portugal se não perdia hũa de dez em dez annos nẽ se tomou nũca nenhũa [...]»,¹² enquanto a décima *Década* (1589-1600), de Digo de Couto, enumera sete ataques de piratas ingleses, entre 1582 e 1598.¹³

Desde meados do século XVI, os ingleses procuram rotas alternativas às portuguesas para chegar ao Oriente e vários aventureiros tentam descobrir passagens para a China, quer a Noroeste quer a Nordeste,¹⁴ mencionadas em

⁹ Para referências a Macau na colectânea de Samuel Purchas, *Hakluyt Posthumus or Purchas His Pilgrimes*, 1905 [1625], vejam-se, por exemplo, *idem, ibidem*, vol. 2, pp. 305-306, 338, 361, 458; vol. 3, pp. 442-448, 496-498, 518, 537, 550-556, 563; fontes que relatam, sobretudo, encontros e conflitos anglo-portugueses no Extremo Oriente.

¹⁰ Veja-se a síntese sobre o interesse inicial da Inglaterra pelo Oriente (1497-1590) de Earl. H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations during the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 1929, pp. 42-44 e Om Prakash, «The English East India Company and India», in H. V. Bowen *et alii* (eds.), *The Worlds of the East India Company*, 2004, pp. 1-17. Para uma visão de conjunto sobre o início da expansão inglesa, sobretudo no Oriente, e a fundação da E. I. C., consultem-se: G. V. Scammell, *The World Encompassed: The First European Maritime Empires, c. 800-1650*, 1987; Kenneth R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire 1480-1630*, 1991, pp. 1-100, 167-199, 256-279; Philip Lawson, *The East India Company: A History*, 1998, pp. 1-17 e Nicholas Canny (ed.), *The Oxford History of the British Empire*, vol. 1: *The Origins of the Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, 2001, *passim*.

¹¹ Sobre o declínio do Estado da Índia e a subalternização gradual do Índico na política portuguesa, a favor do Brasil, a partir de 1570, veja-se João Paulo Costa, «A Colonização Portuguesa na Ásia», in Luís de Albuquerque (dir.), *Portugal no Mundo*, vol. 2, 1989, pp. 170-179.

¹² *Memorial de Pero Ruiz Soares*, 1953, p. 302.

¹³ Vejam-se as sínteses de Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, vol. 4, 2000, pp. 153-159 e Maria Celeste Moniz, *Glória e Miséria nas Décadas da Ásia de Digo de Couto*, 2004, p. 179.

¹⁴ Em 1574, William Bourne (c. 1535-1582) publica *A Regiment for the Sea*, cuja secção inicial, «To the Reader», refere o conteúdo da obra «a biographical discourse for to goe unto Cattay 5 severall of sundry wayes, that is to say, *the first way is about by Cape bone Sperance, which is that way of the Portingalls doth goe unto Calicut*, and unto the Mollucas, and other places in the East Indies; the second waye is through the Straights of Magalenos [...], the third waye is towards the Northwest, [...]; and the fourth way is by the Northeast [...]. And the fifth way is by the North Pole, if that it be navigable [...]» (*idem, ibidem*, s./p.; itálico nosso). As edições mais recentes (William Bourne, *A Regiment for the Sea and other Writings on Navigation*, 1963, pp. 135-314) não contemplam o capítulo sobre as cinco rotas diferentes para Cathay. Sobre as várias tentativas de descoberta de passagens alternativas para o Oriente, veja-se David Howarth, *A Brief History of British Sea Power*, 2003, pp. 76-84, 88-106.

fontes quinhentistas.¹⁵ Se desde esta altura, corsários ingleses tomam embarcações e invadem domínios portugueses, com a anexação de Portugal pela Espanha, em 1580, os motivos políticos que levam a Inglaterra, no âmbito da mais velha aliança política no mundo ocidental,¹⁶ a respeitar Portugal esbatem-se, intensificando-se os ataques marítimos como os de Sir Francis Drake (c. 1540-1596), Sir Walter Raleigh (?1552-1618) e outros *sea dogs*, na tentativa de enfraquecer o inimigo católico espanhol e demonstrar a superioridade naval inglesa.¹⁷ A circum-navegação de Drake (1577-1580),¹⁸ bem como a derrota da Armada Invencível (1588), provam à Inglaterra que pode competir nos mares com Filipe II. O giro luso no Extremo Oriente chama a atenção dos ingleses, sobretudo após a captura da *Madre de Dios*, em 1592, ao largo dos Açores, por Sir John Burrough, durante uma expedição às Índias Ocidentais. A embarcação portuguesa, «a treasurehouse and warehouse in one»,¹⁹ estimula a cobiça de mercadores isabelinos que se apercebem das riquezas a que terão acesso caso desequilibrem o monopólio comercial português nas Índias Orientais.²⁰

Cerca de seis anos após a captura da *Madre de Dios* e quarenta anos antes da primeira embarcação inglesa chegar a Macau, Laurence Keymis Gent²¹ conclui que a Inglaterra se pode tornar tão poderosa quanto a Península Ibérica, apresentando os seguintes argumentos para a abertura do *mare clausum*:

- 1) a nação de Isabel I tem poderes, direitos e capacidade iguais aos da Península Ibérica para criar novas redes de comércio;

¹⁵ Humphrey Gilbert, «A discourse written by Sir Humphrey Gilbert Knight, to prove a passage by the Northwest to Cathaia, and the East Indies», in Richard Hakluyt, *op. cit.*, vol. 5, pp. 92-130.

¹⁶ A aliança anglo-portuguesa é um argumento utilizado pelos sucessivos governadores de Macau e vice-reis da Índia para benefício e bom tratamento dos ingleses na cidade. Veja-se, por exemplo, a informação do governador José Pedro da Câmara, desde Goa, para o Leal Senado, em 6 de Maio de 1778: «[...] devendo eu em atenção a boa civilidade que se conserve entre as duas nações aliadas dar a conhecer que procuro quanto me he possível manter a reciproca correspondencia [...]», (*Arquivos de Macau*, 3.^a série, vol. 10, n.º 5, 1968, p. 241; obra doravante designada de A. M.).

¹⁷ Vide G. D. Ramsay, *English Overseas Trade During the Centuries of Emergence*, 1957, p. 63.

¹⁸ Oito anos depois, Thomas Cavendish chega a Java (1587) durante a sua circum-navegação (1586-1588), ao longo da qual adquire um conhecimento mais profundo sobre as Índias Orientais.

¹⁹ Alexander Frederick Falconer, *Shakespeare and the Sea*, 1964, p. 100.

²⁰ Veja-se Russell Miller, *The Seafarers: The East Indiamen*, 1980, pp. 8-9, para a descrição da surpresa provocada por este episódio em Londres, bem como C. L. Kingsford, «The Taking of the *Madre de Dios*, anno 1592», in C. L. Laughton (ed.), *The Naval Miscellany II*, vol. 40, 1912, pp. 85-121. Das várias referências ao episódio nas *Navigations* de Hakluyt, o mais minucioso é «A True report of the honourable service at sea perfourmed by Sir John Burrough, Knight» (in Richard Hakluyt, *op. cit.*, vol. 5, pp. 57-68).

²¹ Laurence Keymis Gent, «A relation of the second voyage to Guiana, performed and written in the yeere 1596. By Laurence Keymis Gent», in Richard Hakluyt, *op. cit.*, vol. 7, pp. 390-391.

- 2) apesar de o inimigo papista governar Portugal, ambos os países são identidades políticas distintas,²² tal como o mostram as colónias portuguesas ao não reconhecerem o poder de Filipe II;
- 3) as Índias Ocidentais, sob domínio espanhol, encontram-se divididas e mal governadas, pelo que podem ser facilmente tomadas pela Inglaterra, tal como as frotas portuguesas que enriquecem os cofres filipinos.

É neste contexto que surgem os conflitos marítimos entre frotas inglesas e as possessões orientais do «seafaring Portugal»²³ e, em 31 de Dezembro de 1600, um ano depois de os primeiros barcos holandeses aparecerem ao largo de Macau,²⁴ Isabel I autoriza a fundação da *Company of Merchants of London, Trading into the East Indies*,²⁵ (*East India Company: E. I. C.*), com o objectivo de iniciar viagens às Índias Orientais para importar bens de consumo e exportar têxteis, momento a partir do qual começam as expedições inglesas rumo à Ásia.

A expansão norte-europeia, organizada através de iniciativas privadas com base no capital por acções, distingue-se da expansão ibérica e as instruções da Companhia inglesa para a sua segunda viagem informam Henry Middleton dos cuidados a ter a caminho das Molucas, devido à «malice of the Portingalls toward our discovery of the trade to those parts».²⁶ A autorização real para a terceira viagem da instituição (1607) desaconselha os confrontos com navios ibéricos a Oriente,²⁷ enquanto a direcção da *E. I. C.* sugere que, em prol da manutenção do comércio face ao perigo dos rivais portugueses, os feitores se informem se os governantes de Cambaia e Surrate são súbditos do rei de Portugal e que portos não se encontram nessa situação.²⁸

²² Sobre a rivalidade anglo-espanhola e a influência dos Descobrimentos portugueses na literatura isabelina, veja-se Rogério Miguel Puga, «The 'Lusiads' at Sea and the Spaniards at War in Elizabethan Drama: Shakespeare and the Portuguese Discoveries», in Holger Klein e José Manuel González (eds.), *Shakespeare Yearbook: Shakespeare and Spain*, vol. 13, 2002, pp. 90-114.

²³ William Harrison [1535-1593], *The Description of England: Folger Documents of Tudor and Stuart Civilization*, 1968, p. 126.

²⁴ Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau*, vol. 1: Séculos XVI-XVIII, 1992, pp. 73, 78.

²⁵ Relativamente à fundação da *E. I. C.* e às suas viagens iniciais para a Ásia, vejam-se John Keay, *The Honourable Company: A History of the English East India Company*, 1993, pp. 3-51; Philip Lawson, *op. cit.*, pp. 1-41; Anthony Wild, *The East India Company: Trade and Conquest from 1600*, pp. 8-549 e P. J. Marshall, «The English in Asia to 1700», in Nicholas Canny (ed.), *op. cit.*, pp. 264-285.

²⁶ Sir George Birdwood e William Foster (eds.), *The First Letter Book of the East India Company: 1600-1619*, 1893, p. 62.

²⁷ *Idem, ibidem*, p. 113.

²⁸ *Idem, ibidem*, p. 123.

A chegada de barcos ingleses à zona de Surrate, que se tornaria, a partir de 1613, o centro anglo-holandês do Índico Ocidental,²⁹ origina conflitos com os portugueses que capturam as embarcações, levando a Companhia inglesa a queixar-se às autoridades em Londres,³⁰ enquanto se estabelece nessa mesma área geográfica.

Apesar de a Inglaterra se 'voltar' para o Oriente apenas no século XVII,³¹ a actividade e o confronto iniciais de ingleses e portugueses nas Índias Orientais dão origem a um conhecimento cada vez maior dos primeiros sobre esse espaço comercial, informação que substitui gradualmente a que a Inglaterra recebera por via indirecta, através de fontes europeias, principalmente ibéricas, durante o século XVI e início do século XVII.

1. A caminho do Extremo Oriente. A Convenção de Goa (1635) e o início das relações anglo-portuguesas nas Índias Orientais

Em 1602, dois anos antes da assinatura do Tratado de Paz entre a Inglaterra e a Espanha, e na senda dos holandeses,³² os ingleses, recorrendo ao seu crescente poder militar naval e à diplomacia, chegam ao Oceano Índico, desafiam Portugal «[...] no coração mesmo do seu Império, a Índia e a Pérsia [...]» tiram partido do desejo de certas autoridades indígenas de sacudir o jugo português [...],³³ bem como de «escravos nativos atemorizados»,³⁴ da experiência de contrerrâneos que já residem no Oriente há alguns anos³⁵ e

²⁹ Surrate é o mais importante centro de comércio do Império Mogul, onde se comercializam os têxteis de Gujarte, posteriormente trocados por pimenta e especiarias, no Sudeste asiático. Sobre a presença anglo-holandesa em Surrate, veja-se Maria Manuela Sobral Blanco, «O Estado Português da Índia: Da Rendição de Ormuz à Perda de Cochim (1622-1663)», Tese de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. 1, 1992, p. 423-434. Sobre o comércio da feitoria inglesa de Surrate (1616-1804), veja-se B. L. – O. I. O. C., G/36 (119 vols.) e G/40/4-5, 10-11, 19-20.

³⁰ Sir George Birdwood e William Foster (eds.), *op. cit.*, pp. 219-220.

³¹ Nicholas Canny, «The Origins of Empire: An Introduction», in Nicholas Canny, (ed.), *op. cit.*, p. 26

³² Sobre os ataques holandeses aos interesses e às possessões portuguesas no Índico, vejam-se Om Prakash, «European Trade and South Asian Economies: Some Regional Contrasts, 1600-1800», in Leonard Blussé e Femme Gaastra (eds.), *Companies and Trade: Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régime*, 1981, pp. 189-194; P. P. Shirodkar, «'Carreira da Índia' and European Rivalry in the Indian Ocean and South China Sea» e K. M. Mathew, «The Dutch Threat and the Security of the Carreira in India Waters», in Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz (dir.), *op. cit.*, pp. 785-808 e 779-783, respectivamente.

³³ A. H. de Oliveira Marques, *História de Portugal*, vol. 2, 1997, p. 208. Em carta, datada de 6 de Abril de 1603, o arcebispo de Goa informa o rei de Portugal das perigosas presenças inglesa e holandesa, bem como dos ataques a embarcações da China na Insulíndia [cf. Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Lisboa (I. A. N. /T. T.), *Colecção de S. Vicente*, vol. 12, fls. 115-118].

³⁴ Samuel Purchas, *op. cit.*, vol. 4, p. 26; tradução nossa.

³⁵ De acordo com o relato do mercador William Finch (*idem, ibidem*, pp. 20-21, respectivamente), quando a frota do capitão Hawkins chega a Surrate, em 1608, a tripulação é alvo

dos próprios portugueses que com eles partilham informação vital,³⁶ aproximando-se gradualmente de Macau.³⁷

Em 1608, a *Hector*, torna-se a primeira embarcação inglesa a chegar a Surrate, enquanto, devido à estratégia defensiva do Estado da Índia, em 3 de Fevereiro de 1610, o mercador francês François Pyrard de Laval (1578-1621) regressa à Europa, confessando, no seu relato de viagem, ser acompanhado por um inglês, pois o vice-rei faz embarcar para a Europa todos os norte-europeus que se encontram na Índia, «[...] porquanto não traziam outro intento salvo espiar e tomar conhecimentos da terra [...]»,³⁸ medida que viria a repetir-se, em 1630, por ordem do vice-rei, conde de Linhares.³⁹ Os recém-chegados «inimigo[s] de Europa»⁴⁰ lutam, face à atitude defensiva de portugueses e autóctones, pela fundação da feitoria da *E. I. C.*, no ano de 1612,⁴¹ em Surrate, na enseada de Cambaia, facto que, como informa António Bocarro, preocupa o vice-rei de Goa, pois este sabe que

[...] uma das principaes cousas que a [Índia] podia acabar para os portugueses, era este tracto e commercio que os ingrezes começavam em Surrate, d'onde [...] com perda grande dos vassalos e muita maior da fazenda de Sua Magestade, tiravam os ingrezes d'este porto as roupas com que eram admitidos por todo o Sul para fazerem o resgate das drogas, de pimenta, cravo, noz, massa, e outras muitas fazendas que por elle havia.⁴²

de «treachery and hostility» por parte dos portugueses. No entanto, Finch afirma encontrar um inglês, R. Carelesse, que residira com os portugueses e que, após se ter aliado aos holandeses, informa o mercador dos negócios dos primeiros.

³⁶ *Idem, ibidem*, vol. 4, p. 204.

³⁷ Sobre o estabelecimento dos ingleses no Golfo Pérsico, veja-se Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, pp. 452-454.

³⁸ François Pyrard de Laval, *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, vol. 2, 1944, p. 203.

³⁹ Vide alvará do vice-rei, conde de Linhares (24-01-1630) que garante a integridade de europeus que se dirijam para Goa, podendo optar por servir o Estado ou ser enviados para Portugal [in Artur Teodoro de Matos (dir.), *Documentos Remetidos da Índia ou Livro das Monções (1625-1736)*, 2001, doc. n.º 533, p. 265]. Sobre a reorganização militar do Estado da Índia de D. Miguel de Noronha face à ameaça anglo-holandesa, veja-se Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, pp. 495-554.

⁴⁰ Expressão de António Bocarro, *Década 13 da Historia da India*, 1876, p. 429. O cronista refere várias capturas de embarcações portuguesas por ingleses e holandeses e a necessidade de o Estado da Índia receber mais artilharia para sua defesa (*idem, ibidem*, pp. 97, 340-344, 416). Veja-se Joaquina Rosa Silveira Grilo, «Década 13 de António Bocarro: Do Monomotapa ao Japão, Cinco Anos de Governação do Estado Português da Índia», *Dissertação de Mestrado em Estudos Anglo-Portugueses* apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2000, pp. 67-85.

⁴¹ Em relação aos conflitos navais anglo-portugueses, em Bantem e Surrate, e às alianças estratégicas de ambos os países com os povos locais, vejam-se: Frederick Charles Danvers, *The Portuguese in India: Being a History of the Rise and Decline of their Eastern Empire*, vol. 2, 1966, pp. 152-395; Sir Percival Griffiths, *A Licence to Trade: The History of English Chartered Companies*, 1974, pp. 73-86; Ram Krishna Mukherjee, *The Rise and Fall of the East India Company: A Sociological Appraisal*, 1974, pp. 93-101; Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, 1976, pp. 38-78 e Ruby Maloni, *European Merchant Capital and the Indian Economy. A Historical Reconstruction Based on Surat Factory Records 1630-1668*, 1992, pp. 12-18.

⁴² António Bocarro, *op. cit.*, p. 336.

No início de 1622, ano em que os holandeses tentam tomar Macau aos portugueses, e após vários ataques portugueses a embarcações inglesas, bem como combates marítimos anglo-portugueses,⁴³ os ingleses, juntamente com o xá Abas da Pérsia, capturam Ormuz,⁴⁴ a alfândega mais rendosa do Estado da Índia, adquirindo cada vez mais terreno, auto-confiança e poder a Oriente,⁴⁵ em territórios como a Índia,⁴⁶ nos quais os portugueses detêm o monopólio comercial e onde, desde o Tratado da Defesa (1919) assinado pelos dois inimigos protestantes contra os católicos,⁴⁷ as esquadras combinadas anglo-holandesas «[...] procuram [...] senhorear com toda a navegação e commercio [do Estado da Índia]»,⁴⁸ tentando, sobretudo as holandesas, infiltrar-se, desde logo, no Império do Meio.⁴⁹

⁴³ Relativamente ao aprisionamento de ingleses em Goa e o seu transporte para Lisboa, vejam-se duas cartas de H. Lee para T. Wilkon, enviadas de Lisboa (18-09, 21-10-1609), referindo a prisão de ingleses em Goa [*Public Record Office*, Londres (P. R. O.), SP 89/3, fls. 132 e 134]. Uma outra missiva, enviada de Lisboa (7-09-1611), refere a chegada de um navio português de Goa, transportando cinco ingleses (P. R. O., SP 89/3, fl. 144).

⁴⁴ Sobre a tomada da chamada jóia do Golfo Pérsico, vejam-se: Charles R. Boxer, «Anglo-Portuguese Rivalry in the Persian Gulf», in Edgar Prestage (ed.), *Chapters*, pp. 46-129 e Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, vol.1, pp. 454-461.

⁴⁵ Sobre a fundação das diversas feitorias inglesas no Oriente (1602-1685), veja-se Rogério Miguel Puga, «A Convenção de Goa (1635) e a Primeira Viagem (Luso-)Inglesa a Macau», *Revista de Estudos Anglo-Portugueses*, n.º 14, 2005, pp. 71-108.

⁴⁶ Veja-se K. N. Chaudhuri, *The East India Company: A Study of an Early Joint-Stock Company, 1600-1640*, 1965, pp. 89-105. Holden Furber, *op. cit.*, 1976, pp. 38-50, resume as sucessivas lutas entre ingleses e portugueses e a fundação de várias feitorias inglesas na Ásia, avanços que, juntamente com a acção dos holandeses, até às pazes anglo-portuguesas de 1635, contribuem para enfraquecer o poder português.

⁴⁷ Vide K. D. Bassett, «Early English Trade and Settlement in Asia, 1602-1690», in Anthony Disney (ed.), *An Expanding World*, vol. 4: *Historiography of Europeans in Africa and Asia, 1450-1800*, 1995, pp. 134-135. Como consequência do Tratado, em 1621-1623 é organizada uma frota anglo-holandesa que bloqueia Goa e Moçambique e, entre 1625 e 1629, são realizadas viagens conjuntas, rumo à Pérsia, contra as frotas portuguesas. Sobre os três períodos da rivalidade entre as Companhias das Índias inglesa e holandesa [I] 1602-1684: agressividade por parte da V. O. C.; II) 1684-1760: competição comercial; III) 1760-1795: vitória da E. I. C. no comércio europeu na Ásia], veja-se Femme S. Gaastra, «War, Competition and Collaboration: Relations between the English and Dutch East India Company in the Seventeenth and Eighteenth Centuries», in H. V. Bowen *et alii* (ed.), *op. cit.*, pp. 50-68.

⁴⁸ António Bocarro, *op. cit.*, p. 303. Em 7 de Fevereiro de 1628, também o governador da Índia, Frei Luís de Brito, refere o grande risco da presença de corsários ingleses e holandeses desde as ilhas de Nicobar até Malaca, bem como no estreito de Singapura (I. A. N. T. T., *Livros das Monções*, liv. 27, fls. 521-534v). É para fazer frente à acção privada das companhias comerciais norte-europeias que, nesse mesmo ano, é formada, em Lisboa, uma companhia por acções, a Companhia Portuguesa das Índias. Os municípios do Estado da Índia não demonstram interesse pela iniciativa e, em 1630, a Câmara de Goa e o vice-rei, D. Miguel de Noronha, opõem-se à proposta da actividade da Companhia se estender ao comércio de Macau. A escassez de pimenta em Goa e os conflitos entre os directores de Goa e o vice-rei contribuem igualmente para que, em 1633, cinco anos após a sua fundação, a Companhia seja extinta [vejam-se A. R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, 1978, *passim*; Álvaro Ferreira da Silva, s. v. «Companhias Comerciais (Séculos XV-XVII)», in Luís de Albuquerque (dir.), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*,

Após as sucessivas derrotas nas batalhas navais contra os ingleses ao largo de Surrate e da queda de Ormuz, os portugueses apercebem-se de que não conseguem manter a *E. I. C.* afastada dos mercados orientais, inclusive porque o apoio militar inglês é essencial, quer no Oriente, para fazer frente aos ataques e bloqueio holandeses, quer na Europa, para que Portugal, após 1640, mantenha a sua independência.

Na sequência da «firme paz e concordia»⁵⁰ assinada, em Agosto de 1604, por Filipe II de Portugal e Jaime VI da Escócia e I de Inglaterra, em 15 de Novembro de 1630, Filipe III e Carlos I voltam a celebrar pazes, extensíveis aos domínios de ambas as nações.⁵¹ Em 1632, o conde de Linhares, vice-rei da Índia, escreve a Filipe II informando-o da proposta⁵² do «presidente dos

vol. 1, 1994, pp. 280-281 e Valdemar Coutinho, *O Fim da Presença Portuguesa no Japão*, 1999, pp. 119-122]. Luís Filipe Thomaz, *De Ceuta a Timor*, 1994, p. 576, afirma que as tendências monopolistas da coroa portuguesa talvez tenham dificultado o desenvolvimento de um capitalismo privado e de outras formas mais complexas de organização mercantil, explicando esta carência de organização, em parte, o desmoronamento do comércio português a partir do momento em que é confrontado com a iniciativa comercial mais estruturada dos holandeses.

⁴⁹ Em 1627, o presidente da feitoria inglesa de Batávia, ao concluir sobre os factores a ter em conta na tentativa de abertura de comércio com a China, afirma que os chineses não admitem estrangeiros no seu país (cf. Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China 1635-1834*, vol. 1, 1926 p. 29), demonstrando o interesse dos feitores ingleses, mesmo que ténue, pelo comércio com o Império do Meio, ao estabelecerem-se nas diferentes feitorias do Oriente, argumento que pode também servir para justificar o desinteresse inicial da Companhia no comércio com a China. Sobre a ameaça que a presença «inimiga» holandesa representa para o comércio entre Macau e Manila e que leva os portugueses a assinarem a Convenção de Goa, em 1635, vejam-se as cartas do vice-rei da Índia, D. Miguel de Noronha, ao rei, (02-04-1632 e 28-11-1634: I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 29, fls. 245-247v; liv. 38, fls. 468-471) e a carta régia ao vice-rei, (12-11-1633), aconselhando a armação de navios para proteger os interesses comerciais portuguesas em Macau, face ao inimigo holandês (liv. 31, fls. 23 e 109).

⁵⁰ Filipe II, em missiva ao conde de Linhares refere os artigos, especialmente o nono, das primeiras pazes anglo-portuguesas de 1604, reforçadas pelas de 1630 («Carta de Filipe III ao Vice-Rey Conde de Linhares», in Júlio Firmino Biker (ed.), *Collecção de Tratados e Concertos de Pazos que o Estado da India Portugeza Fez com os Reis e Senhores com quem Teve Relações nas Partes da Asia e Africa Oriental desde o Principio da Conquista até ao Fim do Seculo XVIII*, tomo 1, 1995, p. 262). Veja-se a transcrição do artigo nono do tratado em *idem, ibidem*, tomo 2, pp. 37-38.

⁵¹ Cf. «Capitulações das pazes feitas entre El-Rey das Hespanhas D. Filipe IV e El-Rey Carlos de Inglaterra, que se concluíram pelos Deputados n'ellas nomeados em Madrid, a 15 de Setembro de 1630», in Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, pp. 239-261. Os trinta e quatro artigos do tratado de 1630 visam estreitar relações de amizade entre ambas as nações e fortalecer o livre comércio e os domínios das mesmas no Oriente, contra o perigo holandês (cf. capítulos 1-4, 7-8, 11-12).

⁵² A proposta é inicialmente veiculada a Goa pelos jesuítas que se encontram em Surrate, sendo também informadores do vice-rei, nomeadamente António Pereira e Paulo Reimão [cf. Biblioteca Nacional de Lisboa, *Fundo Geral*, cód. 7. 640, fl. 1632]. Veja-se Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1630-1633*, pp. 220-22. Joseph Hopkinson e o Conselho de Surrate comunicam ao padre Reimão (28-08-1633) que uma vez «junto hum poder com o outro seríamos senhores de toda a India e nem mouro nem olandez nos poderia rezistir» [Panduronga Sacarama Sinai Pissurlencar, *Assentos do Conselho do Estado*, vol. 1 (1618-1633), 1953, p. 481].

Inglese⁵³ em razão de se entenderem e praticarem nesse estado as pazes que [o rei português] fiz[era] com El-Rey da Gran Bretanha», aconselhando o rei, na sua resposta, paz com os ingleses, «achando-se esse estado tão apertado».⁵⁴ Esta aliança traria ainda, de acordo com o vice-rei, benefícios à alfândega da Coroa através dos direitos reais,⁵⁵ enquanto William Methwold, chegado a Surrate, em Novembro de 1633, vê nessa oportunidade uma excelente estratégia para revitalizar o comércio inglês na Ásia, então em declínio.⁵⁶

Para fazer frente às forças holandesas, cuja aliança com os ingleses terminara em inimizade,⁵⁷ é então assinada, em 20 de Janeiro de 1635, a chamada Convenção de Goa,⁵⁸ um acordo local de paz e cooperação⁵⁹ entre

⁵³ O facto de a Convenção de Goa ter sido proposta por Methwold é expressa logo no início do «Assento feito entre o Vice-Rey o Conde de Linhares, e Guilherme Methewold, Presidente da Companhia de Inglaterra, para se haverem de guardar as pazes celebradas em Madrid, em 15 de Novembro de 1630, entre El-Rey de Portugal e El-Rey da Gran-Bretanha, feito em Goa a 20 de Janeiro de 1635», in Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, tomo 2, pp. 50-51; versão inglesa nas pp. 52-53.

⁵⁴ «Carta de Filipe III ao Vice-Rey Conde de Linhares», in *idem, ibidem*, tomo 1, p. 262. Veja-se a resposta do vice-rei e a referência às tréguas celebradas (*idem, ibidem*, pp. 263-264).

⁵⁵ Panduronga Pissurlencar, *op. cit.*, vol. 2 (1634-1643), 1954, pp. 3-5.

⁵⁶ Vide missivas do presidente Methwold, desde Surrate, para a Companhia, em Londres e Surrate (29-12-1634, 02-01-1636) e desde Goa (19-01-1635) e de Surrate, de novo (02-01-1636): Sir Wiliam Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, 1911, pp. 79-80 e 15-17, 96; respectivamente.

⁵⁷ Cf. K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean*, 1985, pp. 84-87. Sobre o massacre de Amboina (02-1623), no qual os holandeses decapitam o chefe dos agentes ingleses, Gabriel Towerson, juntamente com nove dos seus colegas, um português e mercenários japoneses, sob acusação de estes quererem tomar o forte e derrubar o governo holandês na ilha de Amboina, veja-se Holden Furber, *op. cit.*, pp. 48-49, e sobre o comércio inglês nas Índias Orientais, entre 1623 e 1684, D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company in the Far East, 1623-84», in Om Prakash (ed.), *An Expanding World-The European Impact on World Economy 1450-1800*, vol. 10, 1997, pp. 208-236.

⁵⁸ Designação atribuída pela literatura historiográfica inglesa ao acordo assinado, em 1635, entre ingleses e portugueses, em Goa [John Keay, *op. cit.*, p. 117 e Bruce P. Lenman, «The East India Company and the Trade in NonMetallic Precious Materials from Sir Thomas Roe to Diamond Pitt», in H. V. Bowen *et alii* (eds.), *The Worlds of the East India Company*, 2004, p. 104]. Consultem-se Ethel Bruce Sainsbury e William Foster (eds.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1635-1639*, 1907, pp. 4-5, 119-121, 126-131; *idem*, *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1640-1643*, 1909, pp. 32-34, 106-107, 335; Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, 1911, pp. viii-x, 59-81; *idem*, *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 16450-1654*, 1913, pp. 218-220; Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, tomo 1, pp. 264-270 e John Bruce, *op. cit.*, vol. 1, pp. 325-326; 334-335; José Ferreira Borges de Castro (org.), *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos Celebrados ente a Coroa de Portugal e as Mais Potencias desde 1640 até ao Presente*, vol. 1, 1856, pp. 102-103; Montalto Jesus, *Historic Macao*, 1902, pp. 95-96; Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 12-13; A. R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, pp. 148-154 e Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, pp. 538-554.

⁵⁹ Na «Relação Breve, Geral das Principaes Couzas que Sucederão em a India o Anno de 1633», Biblioteca Nacional de Lisboa, *Fundo Geral*, cód., 7640, fl. 60, indicam-se as vantagens das pazes a assinar com a Inglaterra, nomeadamente o aumento do comércio e do rendimentos das alfândegas, bem como o enfraquecimento do inimigo holandês.

Methwold e o vice-rei da Índia, Miguel de Noronha,⁶⁰ que, juntamente com o tratado anglo-português de 1642, celebrado entre D. João IV e Carlos I de Inglaterra,⁶¹ abre as portas do Oriente aos barcos ingleses, através dos quais os portugueses passam a comercializar, evitando os ataques holandeses, que continuam apesar da assinatura do tratado entre D. João IV e as Províncias Unidas, em Novembro de 1641⁶² e que a V. O. C., a operar desde Batávia, não respeita até 1645, devendo-se essas pazes no Oriente à assinatura de um tratado entre este estabelecimento e Goa, em Novembro do ano anterior.⁶³

Uma carta de Miguel de Noronha para o rei de Portugal (09-02-1635) descreve a assinatura do «assento de treguas» com os ingleses que possibilitaria a luta conjunta contra holandeses e persas através da formação de duas esquadras anglo-portuguesas⁶⁴ com o objectivo de recuperar, dos holandeses, Ormuz, Paleacate, Jacatará Banda, Amboino e a Ilha Formosa.⁶⁵ A Convenção de Goa põe termo a quase meio século de conflitos marítimos entre as duas nações aliadas, não levando, no entanto, ao enfraquecimento imediato do inimigo comum holandês.⁶⁶ De acordo com Maria Manuela Sobral Blanco,

[...] faltou ao conde de Linhares a clara visão do grande prejuízo que a ingerência inglesa nos mercados sob a égide da Corôa [sic.] representaria para o comércio português. Ao estabelecer relações de amizade com os antigos adversários, abriu-lhes levemente o caminho para os centros do trato, como o Canará e a China, até então rigidamente [sic.] reservados aos Portugueses. [...] As consequências das Tréguas revelaram-se prejudiciais para Portugal, uma vez que os Ingleses passaram a rivalizar nos mercados portugueses da pimenta, infiltraram-se na costa de Melinde para o trato do

⁶⁰ Vide carta do vice-rei da Índia (18-02-1636) sobre «as tréguas [...] com os ingleses [...]» feitas pelo Conde de Linhares, no ano anterior, e que devem manter-se devido aos «[...] tantos inimigos» e ao «apertado» Estado da Índia. O documento refere as trocas comerciais entre Goa e Surrate, bem como a chegada recente do *London* de Macau (I. A. N. / T. T., *Livros das Monções*, liv. 33, fls. 247-247v).

⁶¹ José Ferreira Borges de Castro (org.), *op. cit.*, pp. 82-101. O artigo 11 confere liberdade comercial aos ingleses nos portos e domínios portugueses e o artigo 12 valida o «Tratado de Treguas» assinado em Goa. Vejam-se José de Arriaga, *A Inglaterra Portugal e as suas Colónias*, 1882, pp. 60-65; Carlos Roma do Bocage, *Subsidios para o Estudo das Relações Exteriores de Portugal em Seguida à Restauração (1640-1649)*, vol. 1, 1916, pp. 83-96; Edgar Prestage, *The Diplomatic Relations of Portugal with France, England, and Holland from 1640 to 1668*, 1925, pp. 99-104 e D. K. Bassett, «Early English Trade and Settlement in Asia, 1602-1690», pp. 134-136.

⁶² Vide José Ferreira Borges de Castro, *op. cit.*, vol. 1, p. 24

⁶³ Veja-se Marcus P. M. Vink, «The Entente Cordiale: The Dutch East India Company and the Portuguese Shipping through the Straits of Malacca, 1641-1663», *Revista de Cultura*, ano 5, vol. 1, n.º 13-14, Janeiro-Junho de 1991, pp. 289-291, 294.

⁶⁴ Sobre as relações do vice-rei com os ingleses estabelecidos em Surrate, veja-se Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, pp. 538-554.

⁶⁵ Cf. Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, tomo 1, pp. 264-266.

⁶⁶ G. V. Scammell, «England, Portugal and the *Estado da Índia* c. 1500-1635», *Modern Asian Studies*, vol. 16, parte 2, Abril de 1982, pp. 177-192, sumaria os conflitos anglo-portugueses no Oriente até à assinatura da Convenção de Goa.

ouro e do marfim e, particularmente, realizaram uma surtida à feira de Cantão com grave perigo para o monopólio português na China. [...] A porta dos mercados cujo monopólio a Corôa portuguesa detinha zelosamente há mais de um século foi súbitamente [*sic.*] aberta à avidez da *East India Company*.⁶⁷

A autora enumera ainda as diferentes posições que se fazem sentir na Península Ibérica relativamente a esta aliança, nomeadamente a do Conselho de Portugal, em Madrid, que discorda da ideia de se alargar a paz com os ingleses à Ásia, tal como a do conde de Miranda, ao contrário da do conde de S. João.⁶⁸

Inicia-se então um novo ciclo de comércio no Estado da Índia,⁶⁹ como o prova a chegada do *London*, embarcação inglesa que, apetrechada de armas de defesa contra os holandeses,⁷⁰ parte, rumo a Macau, sendo condição dos seus proprietários o comércio de mercadores ingleses na Cidade do Santo Nome de Deus, o que não acontece de forma satisfatória, pois a bordo do navio deslocam-se dois agentes portugueses, cujo objectivo é boicotar o trato inglês, mesmo porque as notícias da assinatura da Convenção poderiam não ser bem recebidas pela oligarquia local, o que, de facto, se vem a verificar, pois como recorda Jorge Manuel Flores, «[...] Macau vive do e para o comércio, e é em torno deste princípio básico que se deve ponderar a sua moldura administrativa, as suas estruturas de defesa, a sua «política externa» [nomeadamente para com os ingleses], a sua malha social.»⁷¹

Como já verificámos, a acção da *E. I. C.*, juntamente com a da *V. O. C.* e dos mercadores independentes europeus, contribui para a queda do império

⁶⁷ Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, pp. 540-542.

⁶⁸ Cf. *idem, ibidem*, p. 540.

⁶⁹ Sobre os vários períodos do Estado da Índia, veja-se Luís Filipe Thomaz, s. v. «Estado da Índia», in Luís de Albuquerque (dir.), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. 1, pp. 388-395.

⁷⁰ Sobre o contexto que leva à *entente cordiale* anglo-portuguesa contra a *V. O. C.* no estreito de Malaca, vejam-se G. R. Crone, *The Discovery of the East*, 1972, pp. 120-147 e Marcus P. M. Vink, *op. cit.*, pp. 289-309. Na página 300, este último autor, com base em fontes da *V. O. C.*, afirma que os feitores holandeses de Batávia se preparam para a acção conjunta dos inimigos portugueses e ingleses contra os seus interesses no Oriente, concluindo que a *entente cordiale* anglo-portuguesa, a longo prazo, é prejudicial para os portugueses, pois embora os ingleses enfraqueçam os impedimentos navais holandeses, ao providenciar cobertura para o transporte de mercadorias portuguesas, não podem ajudar a proteger todas as possessões e todos os pontos de escala portugueses na Ásia (*idem, ibidem*, pp. 303-304). John Keay, *op. cit.*, p. 121, afirma que Carlos I vê, neste acordo, a possibilidade de chegar a todas as possessões lusas. Consulte-se também Rui D'Ávila de Fontes Alferes Lourido, «A Rota Marítima da Seda e da Prata: Macau-Manila, das Origens a 1640», Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e de Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1995, pp. 43-56.

⁷¹ Jorge Manuel Flores, «Macau: O Tempo da Euforia», in A. H. de Oliveira Marques (dir.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, vol. 1, tomo 2, 2000, p. 179.

português no Índico, onde a presença inglesa se enraíza gradualmente,⁷² estendendo-se inclusive até ao Japão, onde a *E. I. C.* funda uma feitoria em Hirado (1613-1623), também com o objectivo, falhado, de se infiltrar na China, sem ter que se submeter às autoridades portuguesas de Macau, altura em que termina o «tempo da euforia»⁷³ comercial e social do enclave, com o fim da viagem da nau do trato.

2. A chegada dos ingleses à Cidade do Santo Nome de Deus de Macau: a viagem do *London* (1635) e as expedições seguintes

A Convenção de Goa, celebrada entre Goa e Surrate, tem como objectivo fazer frente ao crescente poderio holandês no Oriente, abrindo gradualmente caminho a embarcações da *E. I. C.* e de associações comerciais privadas inglesas, que se dirigem para Macau, espelhando essa aliança os problemas que o Estado da Índia enfrenta face aos rivais norte-europeus e as estratégias que Portugal adopta para fazer frente à situação. Os ingleses chegam a Macau no início do período de contracção do Estado da Índia, vindo, no entanto, e como veremos, a estabelecer-se no Sul da China apenas no início do século XVIII.

A chegada de rivais desagrada à edilidade de Macau que tenta defender o seu estatuto privilegiado no Império do Meio e afastar os concorrentes comerciais que, quatro anos depois, facilitariam a expulsão dos portugueses do Japão, perigando a sobrevivência da Cidade do Santo Nome de Deus. Por outro lado, a vigilância imperial sobre Macau dificulta a actividade comercial e limita o poder da cidade, uma vez que para os chineses o enclave faz parte da China e encontra-se sob a alçada do Trono do Dragão.

Após a suposta estada do escocês William Carmichael, em Macau, a primeira visita 'britânica' à cidade,⁷⁴ um grupo de ingleses, acompanhados

⁷² Sobre o início da acção inglesa em Madras (o primeiro estabelecimento da *E. I. C.* no subcontinente indiano fundado em 1639), a cosmopolita Bombaim (a partir de 1668) e Calcutá (a partir de 1690, principalmente de 1757), em detrimento dos interesses portugueses e franceses, vejam-se: Lawrence James, *The Rise and Fall of the British Empire*, 1995, pp. 122-138 e Anthony Wild, *op. cit.*, pp. 50-58. Sobre a consolidação do *British Raj* até 1800, vejam-se Lawrence James, *RAJ: The Making and Unmaking of British India*, 2001, pp. 3-78, 151-206 e P. J. Marshall, «The British in Asia: Trade to Dominion, 1700-1765», in P. J. Marshall (ed.), *The Oxford History of the British Empire*, vol. 2: *The Eighteenth Century*, 2001, pp. 487-551.

⁷³ Vide Jorge Manuel Flores, «Macau: O Tempo da Euforia», pp. 179-213.

⁷⁴ Segundo Sir William Foster, *England's Quest for Eastern Trade*, 1933, p. 325, n. 1; G. V. Scammell, «England, Portugal and the *Estado da Índia* c. 1500-1635», p. 181 e Susan Leiper, *Precious Cargo: Scots and the China Trade*, 1997, p. 8, Carmichael viaja da Escócia para Lisboa, em 1579, e, dois anos depois, parte para Goa, servindo o governo dessa cidade durante trinta anos. O escocês abandona o seu cargo em 1611 e, de Bantem, regressa a Inglaterra, em 1614, afirmando ter visitado a China, presumivelmente Macau, e estar pronto para revelar as localizações de fortes e portos na Índia portuguesa. Veja-se também Rogério Miguel Puga, s.v., «Carmichael, William», in *Dicionário de História de Macau*, no prelo.

pelo feitor português Gaspar Gomes,⁷⁵ parte, por proposta do vice-rei, Conde de Linhares,⁷⁶ de Goa, a bordo do *London*, em Abril de 1635, e chega à China, em 23 de Julho, sendo recebidos com relutância quer pelos feitores portugueses que com eles viajam quer pela oligarquia local.⁷⁷

Com já afirmámos num outro estudo,⁷⁸ a nau inglesa viaja até á China para contornar o bloqueio holandês e comercializar mercadorias portuguesas entre Goa e Macau, tentando, em vão, os ingleses estabelecer relações comerciais directas com os chineses e, inclusive, fundar uma feitoria próximo da Cidade do Santo Nome de Deus.

A *London*, primeira embarcação inglesa a ancorar no Sul da China,⁷⁹ sob comando de Matthew Willis, apesar de ser fretada pelo conde de Linhares⁸⁰ e envergar (sob disfarce) a bandeira portuguesa, é motivo de conflito

⁷⁵ Cf. carta do vice-rei da Índia, Pedro da Silva, ao rei de Portugal (18-02-1626: I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 33, fl. 248). De acordo com Sir William Foster, *The English Factories in India 1637-1641*, 1912, p. 8, n. 2, Gaspar Gomes tem como funções, em Macau, assegurar-se de que os marinheiros ingleses não causam distúrbios, não ofendem os residentes, nem bebem demasiado álcool [Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, p. 104]. Em carta para o vice-rei da Índia (04-05-1635), Gaspar Gomes lista as mercadorias importadas e exportadas para e de Macau quando do fretamento feito pelo vedor da Fazenda Geral, José Pinto Pereira, e pelo capitão da nau *London*, «Mateus Vuilles» (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 44, fls. 426-427; liv. 45, fls. 350-351). Sobre a viagem, veja-se ainda Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, pp. xi, 103-104, 150, 156, 158, 162, 170, 177-178, 189-190, 211, 226-230, 275.

⁷⁶ Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, pp. 102-103: «The President [Methwold] reveals to the Council [...] a proposition which was made to him by the Viceroy of Goa [...], that an English ship 'should be sent from Goa to Macao in China for freight goods, which are said to be there in great quantities of severall sorts [of] commodities [...] awaiting such conveyance as might secure them from the Dutch, by whom their small vessels are often surprized in the Straights of Malacca. The voiage in itselfe was generally aprooved [...] were it but to experience the trade in those parts, which hath ever bene desired', and especially of the freight now offered. [...] Bornford is appointed chief merchant, with John Wylde as second and Abraham Aldington as third; and they are warned to keep their preparations secret from the Dutch. [...]» (itálico nosso). Veja-se extracto do documento em B. L. – O. I. O. C., G/12/1, *Consultations*, fl. 24.

⁷⁷ De início não são os residentes de Macau que recusam o desembarque dos ingleses, mas sim os portugueses que viajam no *London*, travando as duas partes uma luta de interesses que termina apenas duas semanas mais tarde, quando os agentes e três empregados da E. I. C. são autorizados a estabelecerem-se em terra. O vice-rei de Goa havia proibido secretamente esse mesmo desembarque, pelo que Bornford (29-04-1636) informa a Companhia que se desejarem que ele efectue uma segunda viagem à China, ele se deslocará não a Macau mas a um dos outros portos ou ilhas que existem no estuário do rio das Pérolas (Sir William Foster, *The English Factories in India 1634-1636*, p. 228). Veja-se também Frederick Charles Danvers, *op. cit.*, pp. 248-253.

⁷⁸ Consulte-se Rogério Miguel Puga, «A Convenção de Goa (1635)», pp. 71-108.

⁷⁹ Para detalhes do percurso da embarcação desde Downs, via Surrate, até Macau, e os seus objectivos, veja-se Anthony Farrington, *East India Company Ships, 1600-1833: Based on a Catalogue of the East India Company Ships' Journals and Logs 1600-1834*, 1999, p. 386.

⁸⁰ O vice-rei da Índia promete pagar à E. I. C. dez por cento dos lucros da viagem, sendo objectivo do primeiro trazer de Macau cinco mil quintais de cobre, algum ferro e artilharia da fundição de Manuel Tavares Bocarro [Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, p. 104]. Surrate avisa os oficiais que se deslocam a Macau da possibilidade de os

entre as autoridades mandarínicas e a administração portuguesa de Macau, que se vê forçada a pagar uma multa às primeiras devido à estadia indesejada do barco 'estrangeiro',⁸¹ após a sua partida, em 20 de Outubro, rumo a Goa, onde chega, em 6 de Fevereiro de 1636,⁸² queixando-se os ingleses que o feitor da viagem, Gaspar Gomes, os enganara, «[...] dificultando-lhes as cousas [...]».⁸³ Dos testemunhos de Gaspar Gomes e do novo vice-rei, Pedro da Silva, transparece o interesse dos sobrecargas da Companhia das Índias (desde Surrate) em se aproximarem dos chineses, pedindo-lhes autorização para construírem uma feitoria «coberta de palha» e não permanente, como as construções portuguesas, fora das muralhas de Macau, onde fariam concorrência aos seus habitantes. Ainda Gomes não chegara a Goa e já Manuel Ramos avisara o vice-rei (20-10-1635) do perigo do regresso dos ingleses e da passagem do comércio da China e do Japão para as mãos destes, comunicando-lhe factos semelhantes aos que o feitor viria a narrar *in loco*:

- 1) o capitão e o feitor ingleses, «[...] pretendendo continuar neste comércio [...]», pedem autorização aos chineses para enviar duas naus pequenas a Cantão, no ano seguinte, e para construir quatro casas «[...] muito pequenas sem fortificação, nem artilharia nenhuma [...]» como as dos portugueses, comprometendo-se a vender aos chineses «drogas» por metade do preço praticado pelos portugueses;

portugueses os enganarem, pelo que os primeiros, ao carregar o barco, devem dar prioridade ao bens cujo transporte seja lucrativo, aconselhando-os ainda sobre que mercadoria trazer. O comércio privado de oficiais é totalmente proibido (*idem, ibidem*, p. 106). Em 1 de Agosto de 1636, Methwold refere a duvidosa contabilidade da viagem elaborada por Abraham Aldington, condenado por fraude devido às exageradas despesas da estada da tripulação em Macau (*idem, ibidem*, p. 275).

⁸¹ Cf. carta de Manuel Ramos ao vice-rei da Índia (20-10-1635): I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 35, fl. 253v e Austin Coates, *Macao and the British 1637-1842: Prelude to Hong Kong*, 1989, p. 7. *Idem*, *A Macao Narrative*, pp. 53-55, refere que as autoridades mandarínicas ordenam aos habitantes chineses que abandonem a cidade, cortando o fornecimento de víveres à mesma, de forma a obrigar os portugueses a pagar a multa exigida. Uma medida de pressão utilizada ao longo dos séculos e também referida pelos agentes de Courteen quando descrevem, em 1637, as possibilidades de futuro comércio inglês com a China, sendo Macau um local a evitar pelos ingleses para se estabelecerem no Império do Meio, devido ao controlo dos chineses e dos portugueses (Peter Mundy, *The Travels*, 1907-1936, vol. 3, parte 2, p. 484). Em 1849, Henry Charles Sirr, *China and the Chinese*, vol. 1, p. 161, continua a referir o aproveitamento chinês da condição peninsular de Macau: «the great enemy to be dreaded by the Portuguese would be famine, in the event of a war with the Chinese; for [...] the principal supplies come from the mainland.»

⁸² Carta do vice-rei da Índia, Pedro da Silva, ao rei de Portugal (18-02-1636): I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 33, fl. 247v.

⁸³ Cf. carta de Manuel Ramos para o vice-rei (20-10-1635): *idem, ibidem*, liv. 35, fl. 251.

- 2) os ingleses prometem «[...] outras coisas em crédito e abonação sua, em muito prejuízo nosso [...]», oferecendo, a um chinês, elevados pagamentos anuais aos mandarins e ao imperador; «[...] fazendo sobre isto outras muitas promessas [...]», que acabam por ser do conhecimento dos portugueses que as comunicam ao capitão-geral, vindo estes a convencer um chinês a aceitar um suborno português e a fingir, perante os ingleses, que iria interceder por eles a Cantão;
- 3) os ingleses, se não chegarem a Macau a partir de Goa, fá-lo-ão desde Surrate, perigando assim o trato português no Extremo Oriente.⁸⁴

O novo vice-rei da Índia informa prontamente Filipe III do perigo inglês para o comércio do enclave e das subversivas intenções dos sobrecargas de Surrate,⁸⁵ embora as viagens para a China não façam ainda parte da política comercial dos directores da Companhia, em Londres. No entanto, muitas das medidas e dos sucessos comerciais no Oriente são fruto de decisões e estratégias das feitorias locais, sem o aval dos directores.

O relato de Gaspar Gomes e a missiva de Manuel Ramos provam que o Estado da Índia teme a concorrência e as iniciativas inglesas desde o envio do primeiro barco da *E. I. C.* a Macau, mesmo que por interesse dos portugueses. Pedro da Silva informa o rei que confessara ao seu Conselho, ainda antes do regresso da nau, «[...] o quanto sentia e [se] lastimava antevendo já os danos que havião de vir a este estado de se mandar esta nau à China [...]»,⁸⁶ descrevendo a forma como, após ter assumido o cargo, se destacara da acção do seu antecessor, ao forçar a embarcação inglesa a deter-se na barra para averiguar da sua carga e do pagamento dos direitos alfandegários a que a Coroa tem direito.

Pedro da Silva escreve ainda ao capitão-geral de Macau, a propósito dos grandes inconvenientes da viagem do *London*, aconselhando-o quer a enviar esforços para que as demais nações europeias não sejam recebidas em nenhum porto chinês quer a fazer saber que o actual vice-rei se encontra «magoado» com esta viagem, não devendo, por essa razão, de futuro, ser enviada para a China nenhuma nau inglesa, nem dar-se favor algum a terceiros.⁸⁷ Lutando contra o bloqueio holandês, o mesmo vice-rei freta, quatro anos mais tarde, e nas mesmas condições que o seu antecessor fizera

⁸⁴ *Ibidem*, liv. 35, fl. 267.

⁸⁵ Cf. carta do vice-rei da Índia (18-02-1636): *ibidem*, liv. 33, fl. 248.

⁸⁶ *Idem, ibidem*.

⁸⁷ Cf. «Regimento dado por Pêro da Silva, ao capitão geral de Macau, Domingos da Câmara de Noronha sobre os graves inconvenientes que resultaram do conde de Linhares ter mandado em 1635 uma nau inglesa para China onde os Ingleses tentaram estabelecer feitoria», Goa (13-05-1636) [Filмотeca Ultramarina Portuguesa: Arquivo Histórico de Goa, *Livro dos Segredos*, n.º 1, fl. 11]. No entanto, em 22 de Fevereiro de 1639, Pedro da Silva informa William Fromlin, sucessor de Methwold (27-12-1638), que discutirá com ele os acordados (futuros) fretamentos para Malaca e para a China [Arquivo Histórico de Goa (*ibidem*, fl. 30)].

aos ingleses, uma nau à Companhia das Índias dinamarquesa, enfraquecendo assim a posição de exclusividade dos ingleses.⁸⁸

Após o regresso do *London*, as relações entre Methwold e Pedro da Silva, que não paga o fretamento aos ingleses durante três anos,⁸⁹ tornam-se tensas ao ponto de as tréguas da Convenção de Goa quase se suspenderem.⁹⁰ Por essas mesmas razões, e tendo proibido futuras viagens inglesas a Macau,⁹¹ o vice-rei é considerado, numa carta de Surrate para Londres, em Dezembro de 1639, «[...] irreconcilably adverse unto the English [...]».⁹² Nesse mesmo ano, Madras, futuramente denominada de Fort St. George,⁹³ é adquirida pelos ingleses e, devido ao bloqueio holandês, o vice-rei propõe, de novo, o envio de duas ou três embarcações a Macau, apoio negado pela feitoria de Surrate, que informa os directores da Companhia do desânimo que Goa confessa em relação ao abandono que sente por parte de Portugal, estando os portugueses prontos inclusive para se tornarem súbditos de um rei que os proteja dos holandeses, e transmite a necessidade do envio de barcos para Surrate a fim de tirar partido do vantajoso desejo de cooperação comercial expresso pelos portugueses: «[...] we believe they would readily subscribe to furnish you with pepper, cinamon, and as much freedom & security in some of their forts (if not the fort itself) [...]».⁹⁴

A viagem do *London* e as demais propostas de utilização de barcos ingleses dão-se por interesse e em nome dos portugueses de Goa,⁹⁵ logo, esta não pode ser considerada a primeira viagem de iniciativa inglesa ao enclave luso-chinês, até porque os directores da *E. I. C.* desconhecem que a presidência de Surrate utiliza capital e bens da instituição para enviar barcos à China, desaprovando posteriormente esta decisão. Londres alerta Methwold para o perigo de iniciativas como o fretamento do *London*, pois os holandeses, caso descubram que as embarcações inglesas transportam bens ou munições portuguesas, podem facilmente tomá-las no estreito de Malaca

⁸⁸ Em 21 de Maio de 1639, Pedro da Silva avisa os dinamarqueses que apenas poderão negociar na China com autorização do capitão-geral de Macau [Arquivo Histórico de Goa (FilMOTECA Ultramarina Portuguesa), *Livro dos Segredos*, n.º 1, fls 31, 31v; veja-se também a carta do vice-rei ao capitão da fortaleza de Malaca, em 21 de Maio de 1639, *ibidem*, fl. 33].

⁸⁹ Cf. Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, p. 549.

⁹⁰ Cf. *idem*, *ibidem*, p. 583, n. 399.

⁹¹ Vide «Cópia do Concelho sobre o Comércio dos Ingleses», in Panduronga Pissurlencar (ed.), *op. cit.*, vol. 2, 1954, pp. 115-116.

⁹² «Letter to the Court of December 1639» (B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 58). Pedro da Silva informa Surrate que os portos portugueses não comercializarão com ingleses, pois estes estão autorizados a fundear apenas para receberem abrigo e aguada (*vide* Sir William Foster, *The English Factories in India 1634-1636*, pp. 152, 159). Num outro documento inglês de 1639, António Teles de Meneses, o governador da Índia que substitui Pedro da Silva, é considerado mais benéfico para os ingleses (B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 59).

⁹³ Sobre o comércio de Madras (Fort St. George, 1655-1758), veja-se *ibidem*, G/19.

⁹⁴ B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 60.

⁹⁵ Cf. W. E. Soothill, *China and the West: A Sketch of their Intercourse*, 1925, p. 68.

e confiscar os seus bens,⁹⁶ como acontece, em 1643, quando capturam a *Bona Speranza*. Essa embarcação inglesa é fretada pelo vice-rei de Goa, João da Silva Telo e Meneses, conde de Aveiras, à Associação de Courteen, para transportar soldados portugueses para Macau, na companhia de outras duas embarcações de Goa,⁹⁷ face às dificuldades que o bloqueio holandês origina no enclave.⁹⁸

A inimizade e o receio inicial de concorrência anglo-portugueses dão gradualmente lugar à colaboração como estratégia de defesa dos interesses de ambas as nações face à ameaça holandesa no Oceano Índico⁹⁹ e, graças à Convenção de Goa, os portugueses de Macau passam, inclusive, a viajar da e para a metrópole, via Londres, nos barcos da *E. I. C.*,¹⁰⁰ embora as pazes entre os dois países aliados não os torne « s[enh]ores de tudo ».¹⁰¹

⁹⁶ Ethel Bruce Sainsbury e William Foster (eds.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1635-1639*, pp. 120-121.

⁹⁷ Vejam-se a consulta do Conselho Ultramarino sobre o desaparecimento da nau [Arquivo Histórico Ultramarino (A. H. U.), *Macau*, cx. 1, doc. n.º 42] e as cartas do vice-rei da Índia (30-12-1643 e 01-03-1644) para o rei de Portugal (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 48, fls. 287v e 294v) e para Macau (Filmoteca Ultramarina Portuguesa: Arquivo Histórico de Goa, *Livro dos Segredos*, n.º 1, fl. 67).

⁹⁸ I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 48, fl. 287v; também copiada no liv. 50, fl. 124v. Sobre os sucessivos fretamentos de naus inglesas pelos portugueses, veja-se Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, pp. 552, 585 (n. 418-421), 586 (n. 422-424). A autora resume esta estratégia de combate ao bloqueio holandês, afirmando que, em 1644, as embarcações *Hind*, desde Swalli (porto e feitoria de Surrate), e *William*, que referiremos mais adiante, pertencentes, respectivamente, à *E. I. C.* e à associação de Courteen, rival da Companhia, se dirigem a Macau, por conta da coroa portuguesa, para carregar munições e pólvora, a troco de canela.

⁹⁹ Cf. carta do vice-rei, Pedro da Silva, a Filipe III (20-02-1636: I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 33, fl. 249). Desde o massacre de Amboina (1632) e da expulsão dos ingleses do comércio das especiarias pelos holandeses a *E. I. C.* aproxima-se dos portugueses, fazendo frente comum ao poderio holandês, sendo neste mesmo contexto assinado o pacto de não agressão entre o vice-rei da Índia e Methwold.

¹⁰⁰ Cf. Ethel Bruce Sainsbury e William Foster (eds.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1640-1643*, 1909, p. 151. António Fialho Ferreira, «an inhabitant of Maccaw », desloca-se para Inglaterra com o embaixador português, num barco da Companhia, juntamente com três outros portugueses e dois empregados africanos. Nas viagens inglesas entre as feitorias da *E. I. C.* no Oriente (Surrate e Bantem) viajam ainda jesuítas portugueses, como acontece em Julho de 1642 [Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1642-1645*, 1913, p. 36]. Em Julho de 1788, o novo governador de Macau, Francisco Xavier de Mendonça Corte-Real, chega à cidade, na companhia da sua mulher, a bordo de uma embarcação da Companhia, após o seu barco se ter afundado durante a viagem (B. L. – O. I. O. C., G/12/89, fl. 65). Esta prática continua até ao século XIX, conforme informa a documentação da *E. I. C.* (R/10/6, fl. 192), viajando, também, os ingleses, em embarcações portuguesas, entre a Índia e Macau (G/12/68, fl. 6).

¹⁰¹ Conde de Linhares, *Diário do 3.º Conde de Linhares, Vice-Rei da Índia*, 1943, p. 267.

2.1. A expedição de John Weddell e o diário de Peter Mundy (1637)

Na sequência das tréguas luso-inglesas não são apenas os barcos da *E. I. C.* que se dirigem para a China e, em 27 de Junho de 1637, quatro navios da frota da associação comercial de *Sir William Courteen*, sob o comando de John Weddell, que participara na tomada de Ormuz, ancoram ao largo de Macau, depois de terem passado por Goa, trazendo a bordo alguns missionários de Malaca, bem como Peter Mundy, que redige um minucioso diário¹⁰² ilustrado durante a sua estada em Macau.¹⁰³ Courteen, juntamente com Endymion Porter, consegue, em 1637, de Carlos I, autorização para comercializar nas Índias Orientais, desequilibrando, momentânea e fugazmente, o monopólio da *E. I. C.* até a sua associação ser absorvida pela Companhia em 1649.¹⁰⁴

Se exceptuarmos a viagem do *London*, sob bandeira portuguesa, esta é a primeira expedição comercial inteiramente inglesa ao território, pelo que nos detemos de forma especial na estada dos mercadores independentes, pois as fontes portuguesas e inglesas¹⁰⁵ revelam não só os preconceitos e as expectativas, mas também as estratégias defensivas e comerciais dos portugueses em Macau e dos recém-chegados ingleses com objectivos determinados e atitudes que se repetem durante todo o século XVII.

O governador Domingos da Câmara de Noronha descreve ao vice-rei de Goa a chegada e a permanência dos tripulantes ingleses «[...] notavelmente

¹⁰² O sobrecarga-chefe do *Fleet* também redige um diário da sua estada em Macau e Cantão (vide B. L. – O. I. O. C., G/12/16, fls. 34-55).

¹⁰³ Sobre o diário e a viagem, vejam-se Peter Mundy, *The Travels of Peter Mundy (1597-1667)*, 1984; Austin Coates, *Macao and the British*, pp. 1-27; Charles R. Boxer, *Fidalgos no Extremo Oriente*, 1990, pp. 140-142; *idem*, *Macao na Época da Restauração/Macao Three Hundred Years Ago*, 1993, pp. 49-75; Rogério Miguel Puga, «Images and Representations of Japan and Macao in Peter Mundy's Travels (1637)», *Bulletin of Portuguese/Japanese Studies*, vol. 1, Dezembro de 2000, pp. 97-109; *idem*, «A Dimensão da Alteridade em *The Travels* de Peter Mundy (1637): Contribuição para o Estudo das Relações Anglo-Portuguesas no Extremo Oriente», *Revista de Cultura*, n.º 3, Julho de 2002, pp. 136-152 e Kingsley Bolton, *Chinese Englishes: A Sociolinguistic History*, 2003, p. 122-146. Patrícia Drumond Borges Ferreira, *As Relações Luso-Britânicas na China Meridional (Século XVII)*, 2002, pp. 76-105, estuda este episódio afirmando, na página 76, que os membros da tripulação de Weddell são os primeiros ingleses a alcançar Macau, no entanto, e apesar de não haver certeza absoluta de que o já referido William Char-michael tivesse estado especificamente no enclave, embora seja o mais provável, a embarcação *London*, é, em 1635, o primeiro barco com tripulantes ingleses a chegar à cidade.

¹⁰⁴ Cf. Valery M. Garrett, *Heaven is High, the Emperor Far Away: Merchants and Mandarins in Old Canton*, 2003, p. 74. Vejam-se também William Courteen [filho] e John Darell, *Mr. Courteen Catastrophe and Adieu to East-India; or a General and Particular Protest Framed there, at Goa in Febr. 1644 for, and against the English East-India Company*, 1652; John Bruce, *op. cit.*, vol. 1, pp. 329-332; Sanjay Subrahmanyam, «A Intervenção Inglesa na Índia (1604-1623). O Ataque às Molucas pelos Holandeses», in Luís de Albuquerque (dir.), *Portugal no Mundo*, vol. 5, pp. 27-37 e Robert Brenner, *Merchants and Revolution, 1550-1653*, 1993, pp. 374-381.

¹⁰⁵ Relativamente a este episódio, utilizamos, sobretudo, as fontes portuguesas, uma vez que estudámos anteriormente, nos estudos *supra* citados, a documentação inglesa.

cheios de cobiça e já de lá vieram com este intento tudo nascido na nau Londres [...] e traziam tenção de tão bem quererem mandar a Japão alguma das suas naus [...]»,¹⁰⁶ referindo a dificuldade em fazer cumprir a justiça régia na cidade e a proibição chinesa de qualquer pessoa se dirigir às naus inglesas,¹⁰⁷ ou seja, a desconfiança inicial, de parte a parte, marca as relações entre a frota de Weddell e as autoridades de Macau.

Ainda a caminho da China, Peter Mundy refere duas pioneiras, a empregada do carpinteiro Richard Frobisher e Joan Frobisher, mulher do mesmo, as primeiras inglesas de que há registo de terem visitado a Cidade do Santo Nome de Deus, por volta de 1620,¹⁰⁸ quando o *Unicorne* naufraga em águas 'inimigas', uma vez que os ingleses e os portugueses se encontram em conflito, no Oriente, até 1635.¹⁰⁹

À chegada a Macau, Mundy é convidado a almoçar no seminário jesuíta, redigindo, ao longo da sua estada, uma elaborada descrição da paisagem humanizada da cidade.¹¹⁰ O seu diário é a primeira descrição sistemática e profunda do enclave em língua inglesa, contendo ainda a primeira representação pictórica inglesa do mesmo.

Os documentos ingleses e portugueses coligidos por Sir Richard Carnac Temple, L. Anstey e Maria Manuela Sobral Blanco,¹¹¹ bem como a documentação existente nos *Livros das Monções*, apresentam os interesses que pautam o início das relações anglo-portuguesas em Macau e que se mantêm, na sua essência, até à fundação de Hong Kong, uma vez que a chegada e o estabelecimento dos ingleses no delta do rio das Pérolas são encarados, desde logo, pelas autoridades do enclave luso-chinês como uma ameaça para

¹⁰⁶ I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 41, fls. 191-191v (27-12-1637).

¹⁰⁷ *Ibidem*, liv. 43, fls. 256-257.

¹⁰⁸ Peter Mundy, *op. cit.*, vol. 3, pp. 141-142. Vejam-se também B. L. – O. I. O. C. G/40/1, *Consultations*, fls. 32, 60 e o doc. n.º 351: «Richard Cocks at Hirado to Sir Thomas Smythe and the East India Company in London, 30 September 1621», in Anthony Farrington, *The English Factory in Japan 1613-1623*, vol. 2, 1991, p. 854. A empregada de Frobisher acaba por permanecer no enclave e casar com um português. Sobre as queixas posteriores apresentadas, em Outubro de 1626, pela viúva de Frobisher à E. I. C., relativamente à sua estada em Macau, veja-se W. Noël Sainsbury (ed.), *Calendar of State Papers, Colonial Series, East Indies, China and Persia, 1625-1629*, 1884, doc. n.º 369, p. 256.

¹⁰⁹ Na resposta ao protesto de Macau, em 7 de Setembro de 1637, perante os confrontos luso-chineses originados pela presença inglesa no Sul da China, em 1635, John Weddell e Peter Mundy referem os conflitos ultrapassados com a assinatura da Convenção de Goa, acusando os portugueses da situação anterior ao acordo: «[...] as it was not enough that you should close and forbid us your ports, but you also exerted every means to prevent us from holding commerce with other kingdoms. At last peace was sought for by you for two or three years, [...] and concluded in the city of Goa in December 1634 [10-01-1635] [...] the articles being confirmed by both parties, by which was conceded to us the free entry and trade of your ports» (Peter Mundy, *op. cit.*, vol. 3, pp. 242-243).

¹¹⁰ Vide Rogério Miguel Puga, «Images and Representations of Japan and Macao», pp. 97-109; *idem*, «A Dimensão da Alteridade em *The Travels* de Peter Mundy (1637)», pp. 136-152.

¹¹¹ Respectivamente em Peter Mundy, *op. cit.*, vol. 3, pp. 428-531 e Maria Manuel Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. 2, pp. 372-374.

o comércio da cidade com a China, o Japão e outros portos orientais e, consequentemente, para a sobrevivência do próprio território.

Na primeira carta dirigida a um monarca inglês pela cidade de Macau, datada de 8 de Julho de 1637, e em resposta a carta do mesmo, transportada por Weddell,¹¹² Domingos da Câmara de Noronha refere que não recebera aviso algum do vice-rei sobre o «contrato» de Goa¹¹³ e, na sequência da missiva da frota, de 7 de Julho,¹¹⁴ informa também Weddell de que não fora informado das pazes anglo-portuguesas. No entanto, de acordo com a documentação portuguesa anterior a esta viagem, concluímos que esse alegado desconhecimento da assinatura da Convenção de Goa é falso, pois o conde de Linhares informa o governador da cidade da mesma,¹¹⁵ agradecendo este último as novidades ainda em 1635.¹¹⁶

Domingos de Noronha recorre estrategicamente à suposta ignorância das pazes para não apoiar a entrada dos concorrentes comerciais no Sul da China e, enquanto Macau se recusa a respeitar o acordo para defender os interesses locais,¹¹⁷ o *London* torna-se símbolo recorrente dos problemas que os ingleses causam aos portugueses, oferecendo-se o capitão-geral para ajudar a armada apenas em caso de «necessidade urgente», por se encontrar «[...] limitado [...] e sem] ordens de [s]eus maiores [...]», o rei de Portugal e o vice-rei da Índia, adiantando:

Porque quando a nau Londres veio a este Porto, trouxe particular ordem do Exmo. conde de Linhares, com um feitor nella português para levar daqui artilharia, e outros fretes de particularers, [...] foi de tão grande prejuízo a esta cidade, e à sua conservação, a respeito dos Chinas, que como

¹¹² Veja-se a tradução da missiva de Carlos I para o governador de Macau (20-02-1635), relembrando o mesmo da Convenção de Goa, da cordialidade e do apoio mútuo no comércio de ambos os países (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 41, fl. 200; repetido no liv. 43, fls. 258-258v).

¹¹³ Cf. «Treslado da resposta que se fez à carta de El Rei de Inglaterra» (08-07-1637): *ibidem*, fl. 202.

¹¹⁴ *Ibidem*, liv. 43, fl. 258. A missiva começa por referir as pazes efectuadas há trinta meses, tendo Weddell participado nesse mesmo Conselho de Goa, e partido para Inglaterra, levando notícia da nova amizade ao seu rei. Posteriormente, e durante a expedição a Macau, o mercador inglês informa a cidade que fora bem recebido em Goa, Cananor, Cochim e Malaca, aguardando, agora, junto à ilha dos Ladrões, vir a ser recebido com igual «cortesia e primor», ao esperar resposta das autoridades. Estes argumentos são repetidos por Weddell num outro protesto enviado à cidade, numa segunda carta, em 27 de Setembro de 1637 (*ibidem*, fls. 269-270; repetida nos fls. 262-263), a que o governador responde (*ibidem*, liv. 41, fl. 211; também copiado no liv. 43, fls. 263-263v).

¹¹⁵ Cf. carta do vice-rei da Índia para o capitão-geral de Macau (04-05-1635): *ibidem*, liv. 34, fls. 63v-65.

¹¹⁶ Cf. missiva de Manuel de Câmara de Noronha ao vice-rei (27-10-1635): *ibidem*, liv. 35, fls. 242-243.

¹¹⁷ Vejam-se a representação do Senado (25-11-1645) e a consulta do Conselho Ultramarino (19-02-1647) sobre a proibição da entrada de embarcações inglesas no enclave, mesmo que ao serviço de Portugal (A. H. U., *Macau*, cx. 1, doc. n.º 48).

são tão ciosos, doutra nação poder vir a estas partes, nos têm dado por isso grandes perdas,¹¹⁸ nas fazendas dos moradores desta terra, por depender[em] muito deles, esta cidade que está na sua terra.¹¹⁹

Se o governador afirma desconhecer a assinatura da Convenção de Goa, também refere a multa que a cidade pagara às autoridades mandarínicas devido à visita do *London*, em detrimento dos interesses económicos da mesma. Num processo estratégico desenvolvido em três frentes e que envolve a frota de Weddell, as autoridades chinesas¹²⁰ e o vice-rei de Goa, Domingos Noronha escreve a este último, em 27 de Dezembro de 1637, informando-o que haviam chegado ao enclave quatro embarcações inglesas,¹²¹ razão pela qual proibira qualquer pessoa de se aproximar da frota, montara guarda à cidade e enviara mantimentos à tripulação.

Perante o desejo manifestado pelos chineses de contactar os «bárbaros de cabelos vermelhos»,¹²² Macau informa estrategicamente os primeiros dos desígnios pouco amistosos dos recém-chegados que acabam por decidir visitar Cantão,¹²³ onde os portugueses apenas se podem deslocar uma vez ao ano para comercializar directamente com os chineses.¹²⁴ O enclave teme ainda que a frota se dirija para o Japão ou que ataque a nau do trato e que os ingleses consigam o seu objectivo, ou seja, estabelecer uma feitoria na China, à imagem da Macau portuguesa. Os ingleses dirigem-se para Cantão¹²⁵ e os portugueses comunicam a sua estupefacção a Weddell, afir-

¹¹⁸ Ideia novamente repetida, tal como o argumento dos prejuízos causados pela vinda do *London*, numa longa carta da cidade para Weddell, pois os ingleses vêm «[...] comerciar [...] coisa que [os portugueses] não podiam [...] consentir, por muito respeito e por estar[em] em terra de el rei da China gente tão ociosa de suas terras [...]» (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 43, fl. 268; também copiada no fl. 259v).

¹¹⁹ *Ibidem*, liv. 41, fl. 201 (08-07-1637); também copiada no liv. 43, fls. 258v-259. Veja-se igualmente B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 30.

¹²⁰ Consulte-se a comunicação de Macau para os mandarins de Cantão [sem data (1635)], informando-os da presença da frota inglesa ao largo da cidade, cuja tripulação deseja, por desconhecimento das leis chinesas, entrar no país para estabelecer comércio (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 41, fl. 215).

¹²¹ Esta medida defensiva da cidade continua ao longo dos séculos, como podemos ver através do protesto enviado pela mesma ao mandarim de Hsiang-shan contra a presença de um navio de guerra inglês ao largo da península, em 1800 (P. R. O., FO 233/189, fl. 37).

¹²² Forma como o mandarim designa os ingleses quando da sua chegada a Cantão (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 43, fl. 261), e que também pode ser traduzida como «bárbaros ruivos».

¹²³ Vejam-se as duas chapas das autoridades chinesas enviadas para Macau (10-1637) relatando a viagem no rio das Pérolas e a chegada das «naus dos bárbaros de cabelos vermelhos» a Cantão, bem como as medidas tomadas pelos chineses que, por seu turno, aconselham os ingleses a regressarem para a Europa devido às «regras muito estreitas» que existem na China (*ibidem*, fls. 260v-262).

¹²⁴ Cf. Rui Loureiro, s.v. «Macau», in Luís de Albuquerque (dir.), *Dicionário*, vol. 2, pp. 633-635.

¹²⁵ Veja-se a longa carta que o capitão-geral de Macau envia ao rei inglês três dias antes da frota partir de Macau, em 24 de Dezembro, sobre a libertação dos seis ingleses presos em

mando que tal acto lhes «[...] há-de custar muitos desgostos com estes naturais [...]»¹²⁶, acabando os mandarins por exigir da cidade o pagamento de qualquer estrago que os ingleses façam, pois estes chegaram à China como amigos dos seus moradores, apesar de Macau lhes negar qualquer tipo de comércio.¹²⁷ Os chineses exigem que os ingleses paguem os direitos comerciais que pretendem obter, acabando, no entanto, a tentativa de Weddell por falhar, atribuindo o inglês as culpas às maquinações dos portugueses.¹²⁸ Independentemente da veracidade desta última afirmação, que, até certo ponto, se verifica, uma vez que os comerciantes de Macau tentam defender os seus interesses, este mesmo argumento será utilizado, de forma recorrente, pela historiografia inglesa para justificar o 'atraso' do estabelecimento da E. I. C. em Cantão.¹²⁹

Sendo a viagem de Weddell a primeira visita totalmente inglesa ao enclave, é curioso o facto de este, à semelhança do capitão da *London*, ter discutido com os mandarins a possibilidade de lhes pagar um foro anual do chão, como fazem os portugueses, e dividir Macau com estes últimos.¹³⁰ A vontade inglesa de conseguir na China uma posição e um estabelecimento semelhantes aos dos seus velhos aliados europeus é, desde logo, clara, vindo esse desígnio a tornar-se realidade apenas depois da Guerra do Ópio, com a fundação de Hong Kong (1841).

Em 6 de Setembro, Weddell escreve à cidade, protestando as «enfadonhíssimas» cartas que daí recebe «cheias de ameaças» e pelas quais é levado a pensar que os ingleses nada mais são aos olhos da mesma que «desprezíveis e de nenhuma estima», continuando a afirmar que, de uma forma ou de outra, conseguirá impor-se no comércio da China, pois, e de acordo com os próprios portugueses, Macau «[...] não é [...] senão de el rei da China [...]», bastando também a autorização do rei de Portugal para que tal aconteça.¹³¹

Cantão durante a estada de alguns elementos da frota nessa cidade e a cortesia com que os portugueses tratam os súbditos de Carlos I [I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 41, fls. 220-227 (também repetida em *ibidem*, liv. 43, fls. 276-285)], da qual envia cópia ao vice-rei da Índia que, por sua vez, a remete para o rei de Portugal (cf. *ibidem*, liv. 41, fl. 21).

¹²⁶ *Ibidem*, liv. 43, fl. 268; também copiado no fl. 259v. Sobre o receio da edilidade macaense em torno da presença da frota de Weddell, veja-se Maria Manuel Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. 1, pp. 549-553.

¹²⁷ Cf. Peter Mundy, *op. cit.*, vol. 3, p. 212.

¹²⁸ I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 41, fls. 213-213v; também copiado no liv. 43, fls. 264-264v.

¹²⁹ Vejam-se, por exemplo, a obra do segundo governador de Hong Kong (1844-1848), Sir John Francis Davis, *The Chinese*, vol. 1, 1836, p. 49; A. J. Sargent, *Anglo-Chinese Commerce and Diplomacy*, 1907, pp. 4-5; W. E. Soothill, *China and England*, 1928, pp. 4-7; Earl H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations*, pp. 54-55 e Sir William Foster, *England's Quest*, pp. 324-335. Para um estudo sobre referências aos portugueses no Oriente na historiografia inglesa, veja-se P. J. Marshall, «The Portuguese in Asia in British Historiography», *Portuguese Studies*, vol. 20, n.º 1, Setembro de 2004, pp. 38-46.

¹³⁰ Cf. Peter Mundy, *op. cit.*, vol. 3, pp. 282-284.

¹³¹ I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 43, fl. 260v; também copiada no fl. 269.

De facto, em 7 de Setembro, a cidade afirma, de novo, em carta a Weddell: «[...] não estamos em terra de nosso Rei nem ganhamos sítio desta cidade em guerra justa, senão a temos por benevolência de el Rei da China, e posto que dele dependemos não só em coisa e material graves mas nas mínimas do nosso governo [...] sustentação de cada dia.»¹³² A missiva descreve ainda o controlo e a pressão exercidos pelos mandarins no território quando da chegada da frota inglesa, recordando o «muito trabalho e perda» que os portugueses passaram anteriormente devido à visita da *London*, independentemente de esta transportar um feitor português,¹³³ situação agora repetida, mas de forma bem mais grave, face ao facto de a frota chegar sem ordens do rei de Portugal e do vice-rei da Índia. A administração da cidade teme ainda que as repercussões de todos os crimes cometidos pelos ingleses venham a cair sobre si, desequilibrando o comércio «que há mais de noventa anos est[á] sustentando»¹³⁴ com os chineses, o que será contrário aos princípios das pazes celebradas entre a Inglaterra e Portugal, que visam con/servar os bens e interesses de ambos os países.

A edilidade local reúne-se mais tarde, em 10 de Outubro de 1637, para responder à petição em que Weddell¹³⁵ pede para negociar com os «chinas» e comercializar de forma a recuperar os gastos da viagem e resolve permitir-lhe que o faça, pois os pedidos são «[...] de pouca importância [...]» e as mercadorias transaccionadas não prejudicam os mercadores da «terra», evitando, assim, que a frota ataque os barcos que regressam carregados do Japão, vitais para a economia local.¹³⁶ Outra carta da cidade para o monarca inglês, datada de 24 de Dezembro de 1637, informa Carlos I dos motivos e interesses que haviam levado os portugueses a apoiar a frota de Weddell a iniciar relações comerciais na China, criticando a acção dos restantes enviados ingleses que, ao contrário deste, são desacreditados e acusados de esbanjar sem pudor o dinheiro do rei inglês. Macau assiste os membros da tripulação como «amigos verdadeiros», embora, sendo estes comerciantes, não possa recebê-los ou permitir o estabelecimento de uma feitoria, não por falta de vontade ou de amizade, mas devido a cinco razões longamente expostas que já haviam sido apresentadas, por escrito, a John Weddell:

- 1) evitar «averiguações» e problemas semelhantes aos que surgiram, em 1635, quando da viagem do *London*, uma vez que os portugueses tiveram de pagar aos chineses, na feira anual de Cantão, muitos milhares de patacas, sendo ameaçados de expulsão de Macau, como traidores, pois os naturais acreditam que os ingleses, tendo olhos

¹³² *Ibidem*, fl. 267v; também copiada no fl. 259.

¹³³ *Idem, ibidem*, fls. 267v-268; também copiada no fl. 259v.

¹³⁴ *Idem, ibidem*, fl. 268; também copiada no fl. 260. Argumento referido por Peter Mundy, *op. cit.*, vol. 3, pp. 222-223.

¹³⁵ Vide tradução da petição (29-09-1637): I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv.41, fl. 212; também copiada no liv. 43, fls. 263v.

¹³⁶ *Ibidem*, liv. 41, fls. 213-213v.

azuis, lhes trariam «agouro», podendo invadir o país. Se o pequeno *London* causara tantos problemas, quatro barcos «tão grandes» causariam muitos mais;¹³⁷

- 2) o comércio entre a Inglaterra e a China «[...] seria a total destruição desta cidade [...]» e tal não poderia ser feito sob o nome da amizade luso-inglesa, pois Macau vive do trato com o Japão, Manila e a Índia, e se os chineses o transferissem para as mãos dos ingleses seria o fim da mesma. O acordo de «paz e amizade»¹³⁸ anglo-português não foi assinado por nenhuma das partes para destruir, mas sim conservar, os domínios portugueses. Assim, a frota de Weddell pode vender vinho e têxteis apenas aos portugueses, pois estas mercadorias não são procurados pelos chineses;¹³⁹
- 3) os portugueses não se encontram em terra própria ou conquistada, como é o caso das fortalezas da Índia, onde estes detêm poder e os ingleses são bem recebidos. Macau, embora governada em nome do rei português, encontra-se situada na terra do imperador que autorizara o estabelecimento dos portugueses por favor, vivendo estes apenas dos víveres que os chineses lhes vendem e que, caso lhes sejam negados, levarão a cidade à ruína. Os portugueses estão igualmente proibidos de comercializar com estrangeiros (prática que também não agrada a Macau), daí que os ingleses não devam culpar as autoridades do enclave, mas sim as restrições que lhe são impostas pelo mandarinato, a quem estas se encontram sujeitas;
- 4) a frota de quatro barcos assusta os chineses, levando-os a temer o aumento do número de embarcações estrangeiras, sendo também impossível aos portugueses fornecer tanta «carga em segredo» a Weddell sem o conhecimento «público» dos mandarins;¹⁴⁰
- 5) os chineses não admitem que outras nações se dediquem ao trato em Macau, inclusive os espanhóis de Manila. Assim sendo, nem o rei de Portugal, nem Carlos I podem decidir que «[...] outras nações [...]» venham «[...] pôr em perigo esta praça [...]» e destruir o comércio dos portugueses aí estabelecidos.¹⁴¹

¹³⁷ *Ibidem*, liv. 43, fls. 267v-268.

¹³⁸ *Ibidem*, liv. 41, fl. 220.

¹³⁹ *Ibidem*, fls. 220v-221.

¹⁴⁰ *Ibidem*, fl. 221.

¹⁴¹ Cf. *idem*, *ibidem*, fl. 221v. Nos restantes doze fólios do documento (fls. 222-227v) são resumidos os conselhos dados aos ingleses e os acontecimentos que constituem este episódio, do ponto de vista dos portugueses, que se desculparam dos males provocados pela tripulação de Weddell junto dos «mandarinzinhos» ao subirem a Cantão, culpando o «feitor Natanael Monteny» por este se afastar da justa diplomacia de Weddell (fl. 227). De Macau, sobem inclusive cinco portugueses, em Outubro, para libertar os comerciantes ingleses presos em Cantão (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 41, fls. 238-241v).

O governador apela ao rei inglês para que preserve o bem-estar do enclave que tudo fará para auxiliar os seus súbditos, desde que tal não coloque em perigo a sua própria situação, podendo a tripulação inglesa do *London* corroborar essas afirmações. De acordo com os portugueses, a autorização para o comércio inglês no Sul da China não depende deles, mas dos chineses «traícoeiros» que, mesmo afirmando que os súbditos de Carlos I são bem-vindos, tudo farão para os extorquir e afastar posteriormente, pois os próprios habitantes de Macau são alvo de enganos e referem frequentemente que ajudam os ingleses na condição de eles partirem do Sul da China, para não voltarem a ameaçar a estabilidade e o trato da cidade com a China e o Japão, bem como as suas relações com as autoridades mandarínicas.¹⁴² A carta sintetiza ainda todo o apoio que Macau concede à frota inglesa e as armadilhas dos chineses. Os portugueses sentem-se ofendidos sobretudo por Nathaniel Mounteney e auto definem-se como mediadores entre os ingleses e a administração mandarínica, não podendo dar liberdade aos primeiros para se movimentarem em Macau, acusando-os de agir ingratamente e de má-fé. O episódio do *London* é referido inúmeras vezes, lembrando a Carlos I que a cidade age com base na experiência que tivera anteriormente e não para quebrar o pacto de paz entre as duas nações europeias.

A frota de Weddell abandona Macau, em 27 de Dezembro de 1637,¹⁴³ após um prolongado *tour de force* com as autoridades portuguesas e o mandarinato cantonense¹⁴⁴ que deixa bem clara a intenção dos mercadores londrinos, dando início a um processo de aproximação e de estabelecimento gradual dos interesses ingleses no circuito Macau-Cantão, que se acentuará a partir do início do século XVIII.

A estratégia defensiva do enclave continua e vários homens casados, entre os quais o vereador Domingos Dias Espichel, assinam ainda, em 30 de Dezembro desse ano, uma carta para o vice-rei da Índia que intitulam «Razões que brevemente se dão acerca de quanto prejuízo será virem os ingleses a Macau» e na qual apresentam os motivos pelos quais não deve ser permitida a entrada dos ingleses na China, pois estes facilmente poderão gerar entre os chineses «[...] desconfiância e suspeitas que seja a total ruína e perdição desta Cidade [...]»,¹⁴⁵ bem como do comércio com o Japão:

Se os ingleses debaixo de pazes, e amizade continuassem [a] enviar a Macau, e nela por conveniências, se lhe dê trato ainda que limitado fica exposta esta cidade e todo o estado da Índia a grandes males, como são com

¹⁴² Cf. *ibidem*, fl. 220.

¹⁴³ Contrariamente ao pregão publicado pelo capitão-geral, Domingos da Câmara, nas embarcações inglesas viajam diversos religiosos e moradores «falsos e traidores» da cidade, o que acaba também por ser nefasto para o Estado da Índia, uma vez que estes transportam escondidas fazendas que não pagam direitos alfandegários (*ibidem*, fls. 193v-194v).

¹⁴⁴ Veja-se *ibidem*, liv. 43, fl. 265 e a descrição da viagem em B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fls. 30-58.

¹⁴⁵ I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 43, fl. 267v.

a prata que trouxeram alterarem as fazendas de modo que o que hoje se compra por dois, não se achará amanhã por quatro, e até os moradores e assim vassalos de Vossa Majestade que aqui vêm comerciar as não poderão levar [...]. Se os ingleses tiverem o trato seguro entre nós, fica a Índia perdida, e eles senhores dela, e a razão está clara, porque levando eles estas fazendas que nós antigamente levávamos, que agora não podemos por impedimento dos estreitos,¹⁴⁶ com elas terão os ingleses entrada em todo[s] os Reinos da Índia com que serão bem recebidos [...] fazendo pouco caso da nossa amizade.¹⁴⁷

Após a partida de Weddell, os mandarins exigem aos portugueses que paguem, mais uma vez, uma multa de 80 000 taéis,¹⁴⁸ alterando-se assim as relações entre Macau e as autoridades chinesas com a chegada dos ingleses ao Sul da China. Mais tarde, a cidade, devido à sua estratégica localização geográfica, murada numa península vulnerável e fácil de controlar pelo mandarinato cantonense, e que, desde o estabelecimento dos lusos, passara a constituir um novo tipo de ‘problema’ para a China,¹⁴⁹ é escolhida pelo imperador como entreposto de todos os estrangeiros que comercializam no império, aí mais facilmente controláveis¹⁵⁰ e mantidos fora da «ley [chinesa]». ¹⁵¹ Se bem que a frota de Weddell entra na China sem autorização imperial,¹⁵² alguns dos problemas que a tripulação da primeira viagem entre a Inglaterra e Macau enfrenta são enumerados por Earl H. Pritchard na lista de factores que dificultam, desde o início, as relações anglo-sínicas em Cantão: as diferenças ou choques culturais que geram conflitos entre as

¹⁴⁶ Referência ao bloqueio holandês.

¹⁴⁷ *Idem, ibidem*, fls. 267-267v; também copiado no liv. 41, fls. 231-231v. O vice-rei da Índia escreve igualmente ao rei de Portugal (08-08-1638), informando-o da presença da frota em Macau que os chineses tentaram queimar e da ameaça de ruína que o início do comércio inglês representa para a cidade, do qual esta «se soube [...] livrar» (*ibidem*, fls. 18v-19v), voltando a referir, numa outra missiva, com a mesma data, os danos que as navegações inglesas juntaram aos já causados pelos holandeses, podendo a rivalidade aumentar o preço das mercadorias (*ibidem*, fls. 20v-21). Veja-se ainda *ibidem*, liv. 43, fls. 37-38 e 41-41v.

¹⁴⁸ Consulte-se *ibidem*, fl. 264v.

¹⁴⁹ Cf. Jonathan D. Spence, *The Search for Modern China*, 1990, p. 19.

¹⁵⁰ Para um estudo de Macau como «pré-porto» de Cantão, veja-se Jorge Manuel Flores, «Macau e o Comércio da Baía de Cantão (Séculos XVI e XVII)», in Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz (dir.), *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente: Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, 1993, pp. 21-48.

¹⁵¹ Cf. «A primeira pedra quebrada» [1790], in Jin Guo Ping e Wu Zhiliang (eds.), *Correspondência Oficial Trocada entre as Autoridades de Cantão e os Procuradores do Senado: Fundo das Chapas Sínicas em Português (1749-1847)*, vol. 1, doc. n.º 130, p. 278. Os estrangeiros devem ser mantidos o mais longe possível da civilização chinesa, daí a importância de Macau para o mandarinato.

¹⁵² Em 25 de Julho de 1637, William Methwold, em carta ao vice-rei de Goa, concorda que Weddell descredita a nação inglesa e a E. I. C. na China e pede que lhe seja pago o fretamento do *London* feito há dois anos atrás e oferece os serviços deste mesmo barco para futuras viagens, sem o perigo de ataques holandeses [Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1637-1641*, pp. 24-25].

opiniões e atitudes dos dois povos; a organização política, a religião, a administração, a justiça e a organização comercial chinesas, bem como a intolerância de ambas as partes.¹⁵³ Conflitos e áreas sensíveis que permanecerão latentes até à Guerra do Ópio, período ao longo do qual as autoridades portuguesas adoptam forçosa e estrategicamente uma política relativamente neutra que procura sobretudo agradar aos senhores da terra, de quem depende o seu bem estar e a sua permanência no delta do rio das Pérolas.

2.2. O início das viagens esporádicas a Macau e as estratégias diplomáticas da E. I. C. na segunda metade do século XVII

As fazendas de Macau consistem no mar; e toda a cidade disto vive, não há outros bens estáveis mais que o vento e mares trazem, faltando estes falta tudo.

PADRE LUÍS DA GAMA (15-12-1664), B. A., cód. 49-IV-56, fl. 204.

A tomada de Ormuz (1622) é o primeiro golpe dos rivais norte-europeus ao Estado da Índia, seguindo-se, a partir de 1640, uma série de acontecimentos que enfraquecem a presença portuguesa no Extremo Oriente: a expulsão do Japão e o desfecho negativo da embaixada que Macau aí envia nesse ano; o divórcio oficial entre Macau e Manila em 1644, após o fim da União Ibérica, e a tomada de Malaca pelos holandeses (1641), que afasta o enclave dos mercados indianos e dos centros de decisão em Goa e Lisboa, continuando a V. O. C. a prejudicar os interesses portugueses no Canará (1652-1654), em Ceilão (1656) e no Malabar (1658-1663). A Cidade do Santo Nome de Deus enfrenta, para além do ruinoso fim do comércio da nau da trato, a crise que se surge com a implantação da dinastia Qing (1644) e que se acentua em Cantão nas décadas de cinquenta e sessenta do século XVII,¹⁵⁴ encontrando-se os portugueses cientes do impacto que a concorrência europeia terá no giro essencial para a sobrevivência do enclave, como demonstra a citação que serve de epígrafe a este subcapítulo.¹⁵⁵ Daí que, perante esta conjuntura, os mercadores da cidade busquem novos mercados no Sueste asiático, nomeadamente em Macaçar; Camboja; Ton-quim; Conchichina; Batávia, entre outros portos alternativos.¹⁵⁶ Ao longo do século XVIII, o

¹⁵³ Earl H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations*, pp. 16-41.

¹⁵⁴ Durante a guerra na província de Guangdong, em 1650, para além da ausência da seda que Macau se habituara a exportar, a cidade enfrenta uma grave crise alimentar devido à falta de arroz, sendo registada a morte de quarenta mil pessoas (cf. Jorge Manuel Flores, «Macau: No Fio da Navalha», p. 217).

¹⁵⁵ Sobre este período conturbado da história de Macau vejam-se António da Silva Rego, «Macau entre Duas Crises (1640-1688)», *Anais da Academia Portuguesa da História*, 2.^a série, vol. 24, n.º 2, 1977, pp. 307-334 e John E. Wills Jr., *Embassies and Illusions. Dutch and Portuguese Envoys to K'ang-hsi, 1666-1687*, 1984, pp. 83-101.

¹⁵⁶ Veja-se Jorge Manuel Flores, «Macau: No Fio da Navalha», pp. 223-230.

comércio e a economia de Macau sofrem com a concorrência estrangeira em Cantão, pois o aumento da procura de produtos chineses sobe o preço dos mesmos, enquanto o maior afluxo de mercadorias importadas de outros portos asiáticos baixa o seu valor, diminuindo, assim, a margem de lucro dos mercadores portugueses.

A *E. I. C.*, inicialmente de forma esporádica e fruto de decisões locais dos seus feitores no Oriente, tenta entrar no Império do Meio, sobretudo através da Macau portuguesa, «[...] the first land of China [...]». ¹⁵⁷ De acordo com A. J. Sargent, durante os cinquenta anos após a visita de Weddell, a Companhia faz várias tentativas para estabelecer comércio em Cantão, mas sem resultados devido à competição e aos obstáculos criados pelos portugueses, ¹⁵⁸ argumento apresentado também por W. E. Soothill, Earl H. Pritchard e *Sir* William Foster, ¹⁵⁹ que sumariam a presença de barcos ingleses no Sul da China e os obstáculos criados pelos portugueses. D. K. Bassett ¹⁶⁰ reinterpreta as conclusões de Eames, Sargent e Pritchard relativamente à ausência de tentativas para o estabelecimento de contactos comerciais sistemáticos da *E. I. C.* com a China depois do massacre de Amboina, juntando, aos factores previamente apresentados, a competição luso-holandesa e a falta de uma feitoria inglesa a leste da Índia, bem como a inactividade e o desinteresse da Companhia pelo trato com Cantão, enquanto desenvolve uma actividade cada vez mais intensa nas feitorias de Java, Sumatra ¹⁶¹ e do Bornéu. De acordo com Bassett, as primeiras viagens inglesas a Macau e a Manila, entre 1635 e 1644, devem-se às oportunidades que os oficiais da Companhia aproveitam perante as dificuldades que os mercadores ibéricos enfrentam, face ao bloqueio holandês, tentativas isoladas que não espelham o *modus operandi* da *E. I. C.* delineado em Londres. ¹⁶² De facto, a feitoria de

¹⁵⁷ Expressão que designa Macau, no prefácio inglês do relato da viagem efectuada, em 1695, pelo viajante italiano John Francis Gemelli Careri, *A Voyage Round the World in Six Parts*, traduzido anonimamente do italiano para inglês, in *Collection of Voyages and Travels, Some Now First Printed from Original Manuscripts, Other Now First Published in English – With a General Preface, Giving an Account of the Progress of Trade and Navigation, from its First Beginning*, vol. 4, 1752 [1726], p. iv.

¹⁵⁸ A. J. Sargent, *Anglo-Chinese Commerce*, pp. 4-5.

¹⁵⁹ W. E. Soothill, *China and England*, 1928, pp. 4-7; Earl H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations*, pp. 54-55 e *Sir* William Foster, *England's Quest for Eastern Trade*, pp. 324-335. Este último autor refere, na página 330, o desespero da tripulação do *Surat Merchant* que, deslocando-se a Macau, em 1664, regressa a Bantem sem ter comercializado com chineses. D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», p. 217, afirma que, devido à inexistência de documentação, quase nada se sabe sobre a política seguida por Londres, antes de 1653, e que, portanto, Pritchard (*Anglo-Chinese Relations*, pp. 54-55) não pode ter chegado a resultados conclusivos, pois, mesmo durante os dezassete anos após 1653, apenas encontramos os oficiais da *E. I. C.* no Camboja e no Sião.

¹⁶⁰ D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», p. 213, n. 1 e pp. 214-218.

¹⁶¹ Sobre a feitoria e comércio ingleses em Sumatra (1615-1825), veja-se B. L. – O. I. O. C., G/35.

¹⁶² D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», pp. 213-214 e 222. Veja-se também J. H. Parry, *Trade & Dominion: The European Oversea Empires in the Eighteenth Century*, 2000, p. 82.

Surrate considera de toda utilidade a construção de mais duas embarcações devido aos benefícios comerciais que a Convenção de Goa origina nos portos portugueses¹⁶³ e, em Fevereiro de 1639, o vedor da Fazenda de Goa assina um contrato com Andrew Cogan e John Wylde para mais uma viagem a Macau, podendo estes últimos investir algum capital no comércio da cidade, onde apenas os mercadores poderão ir a terra.¹⁶⁴ Dois anos mais tarde, a feitoria de Bantem informa Surrate que frotas holandesas rodeiam os portugueses em Goa e Macau, dificultando-lhes os movimentos e o trato, concluindo: «[...] the pore Portugall is like to rue it on every side this yeare.»¹⁶⁵

Em 1657-1658, os directores da Companhia projectam, embora por pouco tempo, o estabelecimento de uma feitoria em Cantão, ideia talvez abandonada devido à guerra com a Holanda.¹⁶⁶ O estabelecimento de contactos e feitorias na Ásia é também uma questão de preferências regionais e não apenas de falta de capital para investir e mesmo que os primeiros empreendimentos não representem um esforço veemente por parte da instituição para estabelecer relações comerciais com a China, constituem o início das relações anglo-portuguesas em Macau,¹⁶⁷ indicando tendências, interesses e padrões de interacção rival entre mercadores de ambos os países que, de acordo com o rei de Portugal, em carta ao vice-rei da Índia (18-03-1640), e referindo a visita de Weddell, é necessário conciliar através de «destrezas» e dissimulação, «[...] por que os termos a que estão reduzidos as couzas geraes obrigão a concertar a paz com Inglaterra.»¹⁶⁸

Em Janeiro de 1643, Edward Knipe, desde Surrate, numa carta para a E. I. C.,¹⁶⁹ descreve a ausência de trato entre Macau e a Índia nos últimos três anos, devido ao bloqueio holandês, encontrando-se estas duas áreas portuguesas necessitadas das mercadorias, aconselhando Londres a aproveitar a oportunidade através do envio de mais barcos, pois os portugueses e os holandeses encontram-se em guerra, podendo os ingleses navegar facilmente pelos mares orientais.

O início dos cerca de dez anos de paz entre portugueses e holandeses no Oriente (1645-1652) torna os portugueses independentes das embarcações inglesas, mas Macau, 'abandonada' pelo poder central, sofre as consequen-

¹⁶³ Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, 1911, p. 103.

¹⁶⁴ *Idem* (ed.), *The English Factories in India 1637-1641*, pp. 131-132.

¹⁶⁵ *Idem, ibidem*, p. 303.

¹⁶⁶ Cf. D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», pp. 218-219.

¹⁶⁷ Vejam-se as cartas do vice-rei da Índia, D. João da Silva Telo de Meneses, para Carlos I (I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 50, fl. 120) e para o embaixador português em Londres, António de Souza Macedo, em 18 de Dezembro de 1643, referindo a cooperação do Estado da Índia com as embarcações inglesas após a Convenção de Goa, em detrimento dos holandeses, enfatizando que «as capitulações de pazes [...] as tréguas que tem connosco praticadas em tempo do conde de Linhares se observam com pontualidade» (*idem, ibidem*, fls. 120-122).

¹⁶⁸ A. M., 3.^a série, vol. 2, n.º 2, 1964, p. 129.

¹⁶⁹ B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 61.

cias das guerras provocadas pela invasão manchu, na zona de Cantão.¹⁷⁰ Em carta ao vice-rei, em Fevereiro de 1645, D. João IV ordena a Goa que dificulte o espaço de manobra às embarcações inglesas,¹⁷¹ dada a facilidade com que estas já se movimentam nos portos do Estado da Índia, estratégia que se desenvolve sobretudo durante o governo do vice-rei Filipe de Mascarenhas¹⁷² até ao Tratado de Westminster (10-06-1654), a partir do qual o comércio inglês nos portos portugueses na Ásia é de novo facilitado. Os interesses de Macau são, assim, defendidos de forma subtil para não interferirem nas estratégias diplomáticas e nos interesses do reino recém-separado da Coroa espanhola e de quem a Inglaterra é uma estratégica aliada, prioridades distantes dos interesses dos portugueses que residem e negociam na China meridional.

Relativamente à segunda viagem (luso)inglesa a Macau, em 7 de Agosto de 1644, o *Hind*¹⁷³ é enviado pelo Conselho inglês de Surrate, de novo sem conhecimento dos directores londrinos,¹⁷⁴ não sendo, como afirmam alguns autores,¹⁷⁵ o primeiro barco inteiramente ao serviço da *E. I. C.* a atracar no enclave, tendo, no entanto, também como objectivo levar a cabo, após a licença do vice-rei de Goa,¹⁷⁶ mais uma tentativa comercial inglesa na China. O conde de Aveiras passa, em Março de 1644, um alvará à embarcação «Hide», após resolução do Conselho de Fazenda, para que esta transporte de Macau todo o cobre excedentário,¹⁷⁷ dando a «Jerónimo Blacman», capitão

¹⁷⁰ Cf. Marcus P. M. Vink, *op. cit.*, pp. 294-296, 298. Sobre a China Manchu, veja-se Willard J. Peterson (ed.), *The Cambridge History of China*, vol. 9, parte 1: *The Ch'ing Empire to 1800*, 2002, *passim*.

¹⁷¹ Cf. A. H. U., *Cartas Régias*, n.º 208, fls. 46 e 104 (in Maria Manuela Blanco, *op. cit.*, vol. 1, p. 544).

¹⁷² Cf. *idem*, *ibidem*. Veja-se também Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaio sobre História de Portugal II*, 1978, p. 417.

¹⁷³ *Vide ibidem*, fls. 62-65.

¹⁷⁴ A chegada de três barcos da *E. I. C.*, o *William* (pertença da Associação de Courteen, partido de Swalli), o *Seahorse* e o *Hind*, a Macau, em 1644, desagrade aos holandeses, que vêem os ingleses ganhar cada vez mais poder e espaço de manobra no Oriente (cf. Marcus P. M. Vink, *op. cit.*, pp. 294). Este autor (p. 301) afirma que os chineses cortam o fornecimento de víveres ao enclave como represália da chegada do *William*, pedindo o governador ao vice-rei de Goa que não permita aos barcos ingleses seguirem para a China. Sobre o percurso da viagem e o contacto que a tripulação do *Hind* tem com «Mr. Blackman», capitão do *William* em Macau, veja-se Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1642-1645: A Calendar of Documents in the India Office, Westminster*, 1913, p. 180. Relativamente às suspeitas da *E. I. C.* sobre a possibilidade de o capitão Blackman, *interloper* da *Courteen Association*, prestar serviços aos portugueses, entre Goa e Macau, em detrimento dos interesses da Companhia, veja-se *idem*, *ibidem*, pp. 216-217.

¹⁷⁵ Kingsley Bolton, *op. cit.*, p. 146.

¹⁷⁶ Cf., Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1642-1645*, p. 212.

¹⁷⁷ Cf. alvará e duas ordens do vice-rei, Conde de Aveiras, ao capitão do «Hide» (09-04-1644: Filmoteca Ultramarina Portuguesa, Arquivo Histórico de Goa, *Livro dos Segredos*, n.º 1, fls. 66-66v e 71-72v]. Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. 1, p. 585, n. 419, afirma, com base em documentação do Arquivo Histórico de Goa [*Reg. e Inst.*, 4, «Instrução que se deu a Guilherme Gorle capitão da nau Inglesa que vai à China», fl. 66 (05-05-1643)], que o *Hind* e

do «Guilherme» [*William*], instruções relativas à viagem que o pataxo fará ao enclave, em conformidade com as condições estabelecidas no antigo contrato do *London*.¹⁷⁸ A tripulação do *Hind*, inicialmente bem recebida, rapidamente se sente injuriada pelos chineses devido ao montante excessivo exigido após a medição do barco.¹⁷⁹ Francis Breton, presidente da feitoria de Surrate, descreve o estado em que Macau se encontra, comparativamente ao território para onde, cerca de dez anos antes, viajara o *London*. O que mais surpreende os sobrecargas do *Hind* é a pobreza que assola a cidade, como refere a carta enviada para Londres:

But that which rendered the voyage much less proffitable then it might have proved is the extreme poverty of the place, not appearing the same it was at the Londons being there; rendered soe by the loss of their former trades to Japon and the Manilies [...]. And now lately (which makes them more miserable) China is wholly imbroyed in warrs. [...] which disturbances, with the Portugalls poverty, have left Macchaw destitute of all sorts of comodities, there not being to be bought in the city either silkes raw or wrought, China rootes (other then what were old and rotten), nor indeed anything but China ware, which is the bulke of the Hinds lading, the rest being brought in gold. Nor could anything at all, dureing the shippys stay there, be procured from Cantam.¹⁸⁰

O *London* e a frota de Weddell visitam Macau ainda no seu tempo áureo, antes do final do comércio com o Japão, enquanto as embarcações seguintes chegam a uma cidade a viver no «fio da navalha».¹⁸¹ O estado decadente do território deve-se ao fim do trato com Nagasáqui e à fome que assola a população em 1648,¹⁸² conjuntura que também não é propícia para o início do comércio inglês em Cantão. Nas décadas de quarenta a sessenta, os Manchus invadem o Sul da China, gerando desordem,¹⁸³ vendo-se a cidade forçada a lutar pela sua sobrevivência agora que se encontra também oficialmente ‘divorciada’ de Manila, após o final da monarquia dual.¹⁸⁴

o *William* vão, em 1644, a Macau, por conta da coroa portuguesa, para carregar munições e pólvora a troco de canela.

¹⁷⁸ Vide as instruções dadas pelo vice-rei a Blackman (31-03-1644: Filmoteca Ultramarina Portuguesa, Arquivo Histórico de Goa, *Livro dos Segredos*, n.º 1, fl. 679).

¹⁷⁹ Cf. Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1642-1645*, p. 250.

¹⁸⁰ *Idem, ibidem*, pp. 250-251. Em 1695, John Francis Gemelli Careri, *op. cit.*, pp. 275, 393, descreve a dependência alimentar da cidade relativamente à China, a pobreza da mesma e a dependência dos seus habitantes das «incertezas do mar» (*idem, ibidem*, p. 275; tradução nossa).

¹⁸¹ Jorge Manuel Flores, «3. Macau: No Fio da Navalha», pp. 215-236.

¹⁸² Vide *idem, ibidem*, pp. 215-217, para uma descrição dos efeitos destes factores na população de Macau.

¹⁸³ A conquista Manchu, ou seja, o início da dinastia Qing (1644), e a tomada definitiva de Cantão (1650) são referidas por Earl H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations*, p. 57, como entraves ao desenvolvimento do comércio inglês na China.

¹⁸⁴ Cf. John E. Wills Jr., «The Survival of Macao, 1640-1729», in Jorge M. dos Santos Alves (coord.), *Portugal e a China: Conferências do II Curso Livre de História das Relações entre Portugal e a China (Séculos XVI-XIX)*, 1999, pp. 111-124. Este mesmo estado de desordem e a pirataria

Em Londres, a reacção dos directores da Companhia, ao tomarem conhecimento da viagem do *Hind*, é ainda mais adversa do que quando da expedição do *London*, vendo-se o presidente Breton forçado a justificar-se, em 1646, ao abandonar o projecto de estabelecer negócios da *E. I. C.* em Macau, com o facto de ter agido desta forma para tirar partido do período de relativa paz entre holandeses e portugueses,¹⁸⁵ comparando a sua iniciativa à de Methwold, quando da viagem do *London*:

We must confesse it was a bould attempt of us to dispose of your shipping unto such remote parts as Maccaw and the Manielies without your especiall license, which we would willingly have attended and gladly have enjoyed for our warrant, but that delaies therin would have been dangerous, especially in that to Maccaw, the Dutch and Portugals being then upon a traety of peace, which once concluded, we well knew that the Vice Roy (when the trade should be open to the Portugals themselves) could not dispense with ours or any other strangers voiaing thither; which induced us to lay hold of the present opportunity, so fairly offered; whereunto we were encouraged by the confidence we had that a voiage thither for your proper accompt could not prove less advantagious then did the Londons fraighting voiage, wherwith you were yet well pleased. [...] The ship returned in safety [...] we doubt not but to render a satisfactory accompt therof. In the interim, you may please to take notice that we never expected a continued trade thither, nor were licensed for more then that voiage, which had we not then embraced, coul not now be procured.¹⁸⁶

Apesar da Convenção de Goa, os conflitos entre ingleses e portugueses continuam a fazer-se sentir no Oceano Índico, queixando-se a Companhia inglesa, em Fevereiro de 1647, de «inúmeros assaltos, danos e injúrias»¹⁸⁷

nos mares do Sul da China, são conhecidos dos ingleses que evitam esses mares (cf. Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 32-33).

¹⁸⁵ Sobre as tréguas luso-holandesas e os «tempos de paz» no Oriente, a partir de 10 de Novembro de 1644, veja-se Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. 1, pp. 631-659.

¹⁸⁶ Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India: 1646-1650*, 1914, pp. 8-9. De acordo com Earl H. Pritchard, *Britain and the China Trade*, p. 113, durante as tentativas do *Hind* (1644) e do *Surat* (1664) de estabelecerem relações comerciais com a China, através de Macau, encontram-se cinco barcos de *interlopers* ingleses no enclave.

¹⁸⁷ Ethel Bruce Sainsbury e William Foster (eds.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1644-1649*, 1912, p. 188; tradução nossa. Em 28 de Outubro de 1649, a Companhia volta a queixar-se, em tons patrióticos, ao Conselho de Estado inglês da violenta inimizade dos portugueses no Oriente, resumindo o confronto marítimo anglo-português desde 1602: «They [*E. I. C.*] were opposed by the Portuguese, who 'pretended the sole title to that navigation, as well by discovery as donation'. [...] By the blessing of God, they not only made good their commerce in their several residences, but came off victorious in several signal fights against their determined enemies, the Portuguese, notwithstanding the incredible advantages possessed by the latter both in men and ships. After thirty years of hostility the Portuguese, finding by dear-bought experience that they could not prevail, and wearing of war, proposed peace, which was accepted and agreed upon in the year 1635» (*idem, ibidem*, p. 365). O documento critica os *interlopers* ingleses, como Sir William Courteen, que invadem o território comercial da *E. I. C.*, fazendo-lhe concorrência em prol dos portugueses e afirma implicitamente que quando terminam os problemas provocados pelos rivais portugueses, surgem os

por parte do governo de Macau. Nesse mesmo mês, o Senado escreve ao rei de Portugal, advertindo-o dos perigos, face às autoridades chinesas, de Goa enviar embarcações estrangeiras à cidade, dando, mais uma vez, o exemplo das represálias sofridas quando da visita do *London*.¹⁸⁸ Nesse mesmo ano, D. João IV escreve ao vice-rei da Índia, referindo o enorme prejuízo causado pelo envio de duas naus inglesas¹⁸⁹ a Macau, em 1644, pelo vice-rei, conde de Aveiras, «pela muita repugnância de El Rei da China foi desta nação passar às suas terras», pedindo este último aos portugueses que não se enviem mais naus semelhantes àquela cidade.¹⁹⁰

Em 1648, após as primeiras viagens esporádicas da Companhia a Macau, e sem quaisquer resultados, os directores da *E. I. C.* pedem a Bantem que os informe da possibilidade de realizar uma viagem ao Império do Meio com uma pequena embarcação, justificando-se o presidente Peniston negativamente com o facto de os piratas abundarem nos mares do Sul da China e de os portugueses da cidade empobrecida não respeitarem a Convenção de Goa:

The experiment which you desire wee should make with one of our small vessels for trade into Chyna wee are certaynly informed, by those that knowe the present state and condition of that countrey very well, cannott be undertaken without the inevitable losse both of the ship, men and goods. [...] And how one of our feeble vessells would bee able to defend themselves against such forces [pirates] is easie to bee supposed. As for the Portugalls in Maccaw, they are little better then meere rebels against their Vice Roye in Goa, having lately murdered their Captaine Generall sent thither to them;¹⁹¹ and Maccaw itselke soe distracted among themselves that they are daylie spilling one anothers blood. But put the case all these thinges were otherwise, wee must needs say wee are in a very poore condition to seeke out new discoveries [...].¹⁹²

A partir do destino das primeiras viagens da *E. I. C.* e do conteúdo desta resposta, podemos concluir que, antes das expedições inglesas a Amoy e à Formosa, viajar até à China significa atracar em Macau, tornando-se estes dois últimos topónimos sinónimos. Aliás, em 1731, Thomas Naish, no 'diário contabilístico' que envia aos directores de Londres, aconselha que todos os barcos que se dirigem para Amoy parem, durante a viagem, no enclave, ancorando na Taipa, para se defenderem dos tufões e serem reabaste-

independentes ingleses, com alvará de Carlos I, que em nada abonam a favor do desenvolvimento comercial da nação. As queixas sobre confrontos com o governo de Macau prolongam-se pelo século XVII, nomeadamente na década de sessenta (cf. B. L.-O. I. O. C., R/10/5, fl. 42).

¹⁸⁸ Cf. A. H. U., *Macau*, cx. 1, anexo 2 do doc. n.º 48.

¹⁸⁹ *O Hind e o William*.

¹⁹⁰ I. A. N./T. T., *Livros das Monções*, liv. 57, fl. 99.

¹⁹¹ Referência ao assassinato do governador Diogo Coutinho Docem, pouco depois da sua tomada de posse, em 1646, caso único na história de Macau. Veja-se a carta do vice-rei da Índia ao rei de Portugal (06-12-1651) sobre a impossibilidade de castigar os assassinos (*ibidem*, liv. 61, fl. 105).

¹⁹² Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India: 1646-1650*, p. 232.

cidos.¹⁹³ Mais uma vez, um sobrecarga que permanece na China atesta o valor estratégico da Cidade do Santo Nome de Deus para as viagens e para os interesses ingleses no Extremo Oriente.

Em meados de 1652, terminado o período de paz entre portugueses e holandeses, recomeçam os conflitos no estreito de Malaca, voltando os ingleses a ser olhados como forte aliados pelos portugueses contra a V. O. C., aliança reforçada pelo início da primeira guerra anglo-holandesa, nesse mesmo ano. Os holandeses atacam agora barcos ingleses, prestando especial atenção aos que possam transportar mercadoria portuguesa entre Goa e Macau.¹⁹⁴

Em 21 de Outubro de 1655, um ano após a assinatura do Tratado de Westminster, entre D. João IV e Oliver Cromwell,¹⁹⁵ que abre, ainda mais, os portos orientais portugueses aos navios ingleses,¹⁹⁶ à exceção de Macau,¹⁹⁷ o vice-rei da Índia, D. Rodrigo Lobo da Silveira, refere no seu diário o já habitual tráfego marítimo inglês em Goa; os rituais cumpridos pelas embarcações estrangeiras e o desrespeito para com as exigências das autoridades portuguesas,¹⁹⁸ bem como as notícias e cartas transportadas por uma embarcação inglesa, desde Portugal, afirmando que o capitão ouvira em Inglaterra que «[...] passarão nesta monção a este Estado dezasseis naos olan-

¹⁹³ Cf. B. L. – O. I. O. C., G/12/32, fl. 15.

¹⁹⁴ Marcus P. M. Vink, *op. cit.*, pp. 299-304.

¹⁹⁵ Vejam-se os «Artigos Preliminares do Tratado de Paz, entre El-Rei o Senhor Dom João IV e Cromwell, Protector de Inglaterra, Assignado em Westminster, a 29 de Dezembro de 1652; Ratificado por parte de Portugal, em 9 de Junho de 1656, e pela de Inglaterra, em 29 de Fevereiro de 1655», que defendem a liberdade dos barcos ingleses em Portugal (sobretudo artigos 1 e 2, 5, 6) e o «Tratado de Paz e Aliança entre El-Rei o Senhor D. João IV, e Cromwell, Protector da Inglaterra, Assignado em Westminster a 10 de Julho de 1654, e ratificado por parte de Portugal em 9 de Junho de 1656, e pela de Inglaterra em 29 de Fevereiro de 1655», in José Ferreira Borges de Castro (org.), *op. cit.*, pp. 162-167 e 168-203; respectivamente. Veja-se sobretudo o artigo 1, ordenando a «boa, verdadeira e firme Pás» (*idem, ibidem*, p. 169) entre ambos os reinos e os seus domínios e os artigos 2 e 3, 4 e 9, que pautam a livre circulação e o comércio, por mar e terra, em todos os domínios portugueses e ingleses. Com o tratado de 20 de Julho de 1654, Cromwell consegue mais benefícios de navegação e comércio para a Inglaterra no ultramar português, para além dos já conseguidos por Carlos I, no Tratado de 1642. *Vide* Cunha Leal, *Portugal e a Inglaterra*, 1932, p. 176.

¹⁹⁶ Portugal, em guerra com Espanha, assina o Tratado de Paz e Aliança com a Inglaterra, em Westminster (10-06-1654), ratificado por Carlos II, cujos vinte e oito artigos favorecem sobretudo o comércio inglês. Os directores da E. I. C. esperam que Cromwell consiga obter, através do tratado diplomático, Bombaim ou Baçaim [cf. António Álvaro Dória, s.v. «Inglaterra, relações com», in Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, vol. 3, 1992, p. 323; Shaafat Ahmad Khan, «The Anglo-Portuguese Negotiations Relating to Bombay, 1660-1667», *Journal of Indian History*, vol. 1, 1921-1922, pp. 429-430 e D. K. Bassett, «Early English Trade and Settlement», pp. 99-100].

¹⁹⁷ Cf. Holden Furber, *op. cit.*, p. 68. No entanto, em 16 de Janeiro de 1655, D. João IV envia uma ordem ao Conselho, referindo a conveniência da utilização de embarcações inglesas para transporte de mercadorias para a China (A. H. U., *Macau*, cx. 1, doc. n.º 66).

¹⁹⁸ Conde de Sarzedas, *Diário do Conde de Sarzedas, vice-rei do Estado da Índia (1655-1656)*, 2001, p. 123.

dezas [...]», ¹⁹⁹ informação vital para a defesa dos territórios sob administração portuguesa e que provam a colaboração luso-inglesa no Oriente.

Em Novembro de 1658, o feitor de Batávia informa Londres que dois barcos de *interlopers* (comerciantes independentes ingleses), ²⁰⁰ o *King Ferdinand* e o *Richard & Martha*, regressam de Cantão sem carga ²⁰¹ e partem sem pagar as taxas alfandegárias ou de tonelagem, pelo que as autoridades mandarínicas forçam Macau a pagar uma elevada multa, ²⁰² à semelhança do que se passara vinte e três anos antes com o *London* e posteriormente com a frota de Weddell.

Ainda nesse ano, a Companhia projecta uma viagem à China, que nunca chega a concretizar-se, mas para a qual é pedida uma carta de recomendação ao embaixador português em Londres para ser entregue ao governador de Macau, ²⁰³ tornando-se, assim, a diplomacia uma das muitas estratégias utilizadas pela instituição, quer na Europa quer no Oriente, para empreender as viagens iniciais ao Império do Meio.

Em meados da década de 60, a nova dinastia chinesa, numa estratégia de consolidação do seu poder, adopta uma forte política de controlo marítimo e de evacuação do litoral, afastando possíveis rebeldes, enfraquecendo as populações costeiras e levando a uma forte diminuição da frota marítima de Macau, entre 1663 e 1667, pois as autoridades chinesas queimam e confiscam cerca de treze navios da cidade. ²⁰⁴ Em 1679, um édito imperial decreta a abertura do trato com Cantão e, em 1681 e em 1684, a actividade comercial do território e o comércio estrangeiro na China são de novo autorizados. Apesar da abertura do comércio estrangeiro, o imperador mantém medidas de defesa marítima, nomeadamente restrições ao número de navios autorizados a navegar e a criação de postos alfandegários que aumentam os rendimentos imperiais, nomeadamente em Macau, onde é criado o *hopu* (1684). Todos os navios de Macau passam a pagar taxas, de acordo com a sua dimensão, para «maior desgraça» da cidade. ²⁰⁵ A abertura do comércio

¹⁹⁹ *Idem, ibidem*, p. 132.

²⁰⁰ Sobre a acção dos *interlopers* e o *country trade* (comércio interasiático efectuado sobretudo entre a Índia e a China), veja-se Anthony Wild, *op. cit.*, pp. 78-79.

²⁰¹ Cf. Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, p. 33.

²⁰² Cf. *idem, ibidem*. Padre Manuel Teixeira, *Macau no Séc. XVII*, 1981, p. 97, afirma que uma destas embarcações em Macau pede ao morador João Mendes que sirva de mediador entre ingleses e chineses, tendo os mandarins exigido ao português o pagamento de uma multa de 2 600 taéis, que a cidade acaba por pagar para este não ser preso.

²⁰³ Cf. Ethel Bruce Sainsbury e William Foster (eds.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1655-1659*, 1916, p. xxvi. Veja-se ainda *idem, ibidem*, pp. 222-223, 294-296.

²⁰⁴ Veja-se George B. Souza, «Commerce and Capital: Portuguese Maritime Losses in the South China Sea, 1600-1754», in Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz (eds.), *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente: Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, 1993, pp. 321-329.

²⁰⁵ Informação do Senado para o rei (30-11-1685), A. H. U., *Macau*, cx. 2, doc. 5.

chinês em 1684 acarreta a concorrência dos mercadores nativos e também prejudica Macau.²⁰⁶ Perante a dificuldade em manter o seu próprio trato, é natural que os mercadores proeminentes da cidade e com assento no Senado tentem manter afastada a concorrência europeia,²⁰⁷ e, na impossibilidade de o fazer, recolher uma percentagem do lucro da actividade comercial dos estrangeiros no Sul da China. Os portugueses tornam-se, assim, cada vez mais dependentes da cooperação com os mercadores chineses e estrangeiros, nomeadamente os arménios.²⁰⁸

Por proposta dos directores da Companhia, em Londres, no ano de 1664, é enviado outro barco ao enclave.²⁰⁹ O agente John Hunter, em Bantem, sugere a viagem do *Surat* a Macau ao saber que aí se encontra uma enorme quantidade de mercadorias chinesas acumulada ao longo de oito anos, devido ao bloqueio holandês e que poderá ser adquirida de forma vantajosa, pois os portugueses não se atrevem a transportá-la, com medo dos holandeses. O *Surat*, comandado por Robert Groste, deixa Bantem, junta-se ao barco do capitão-geral de Macau,²¹⁰ em 5 de Julho, e chega ao estabelecimento em 12 de Julho de 1664. A tripulação é informada que o parco comércio da cidade, praticamente inactivo há dois anos, sofre as consequências da invasão Manchu, tentando as autoridades que o *Surat* pague, através de uma taxa alfandegária de seis por cento, o prejuízo que os moradores haviam sofrido com os dois barcos de comerciantes independentes,²¹¹ cinco anos antes. Através dos dois excertos anteriormente citados, podemos concluir que as condições comerciais do enclave não são as melhores devido a dois factores, o bloqueio holandês e as dificuldades inerentes à invasão Manchu do Sul da China e talvez por essa razão, na década de 60, a Companhia se interesse, sobretudo, pelo reinício do trato com o Japão e não tanto pelo *China trade*.²¹²

²⁰⁶ Jorge Manuel Flores, «Macau: Os Eventos Políticos. 1», in A. H. de Oliveira Marques (dir.), *op. cit.*, vol. 2, pp. 111-112.

²⁰⁷ Vejam-se os relatórios do Senado para o rei, em 19-12-1668 (A. H. U., *Macau*, cx. 2, doc. 9) e em 30-11-1685 (*ibidem*, doc. 5).

²⁰⁸ Vejam-se A. M., 3.^a série, vol. 4, n.º 3, 1965, pp. 130-131; *ibidem*, vol. 8, n.º 2, 1967, pp. 81-85; *ibidem*, vol. 10, n.º 2, 1968, pp. 85-86; *ibidem*, vol. 17, n.º 3-4, 1972, pp. 159-166, 186-187; A. H. U., *Macau*, cx. 13, doc. 17, cx. 20, docs. n.º 33, 38, cx. 31, doc. 30 e Carl T. Smith e Paul A. Van Dyke, «Armenian Footprints in Macao» e «Four Armenian Families», *Revista de Cultura*, edição internacional, n.º 8, Outubro de 2003, pp. 20-39 e 40-50, respectivamente.

²⁰⁹ Cf. D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», p. 221. Após a partida do barco, os directores da Companhia proíbem o então recém-nomeado agente Quarles Browne de organizar qualquer futura viagem à China, preferindo que os oficiais apliquem o capital nas feitorias já existentes.

²¹⁰ Manuel Coelho da Silva governa a cidade desde 22 de Julho de 1664 (cf. Beatriz Basto da Silva, *op. cit.*, vol. 2: *Século XVIII*, p. 159), dez dias após ter chegado acompanhado pelo *Surat*, até 1666.

²¹¹ *King Ferdinand* e *Richard and Martha*.

²¹² Vide D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», pp. 208-236.

A tripulação do *Surat* permanece em Macau na esperança de fazer negócio, mas apenas em Agosto os chineses vão a bordo para inspecionar a mercadoria, respondendo os ingleses que se não fossem autorizados a ir comercializar em terra se iriam embora. Perante a recusa chinesa, os portugueses temem que a embarcação abandone a China sem autorização dos mandarins, pois a cidade teria de pagar, de novo, uma elevada multa aos primeiros.

Em Outubro, os portugueses, desejando tirar partido do comércio com os ingleses, arrendam à tripulação um armazém para venda das suas mercadorias, exigindo-lhe o pagamento das taxas de tonelagem, vigiando o armazém até 12 de Novembro, data em que os ingleses fazem um depósito de segurança em bens e dinheiro.

O *Surat* atraca na Taipa de forma a que as autoridades chinesas não detectem a sua presença, pois o trato entre barcos estrangeiros e a cidade não é permitido e, em 12 de Dezembro, a tripulação abandona Macau, rumo a Bantem. A viagem não é lucrativa e a feitoria inglesa procura futuras oportunidades, sendo, no entanto, urgente uma autorização do rei de Portugal «[...] for ye City of Macaw have writt to him, & ye Vice Roy of Goa, not to give any Strangers leave to [go] thither.»²¹³ Mais uma vez, a vontade local e os interesses do enclave afastam-se dos princípios da Convenção de Goa e os ingleses, perante as dificuldades levantadas, optam pelo comércio indirecto ou a partir de outras localidades, como acontece através das restantes feitorias orientais como a de Ayuuthia, no Sião,²¹⁴ tentando a *E. I. C.*, através da via diplomática, tornar Macau um espaço estratégico para as suas tripulações e os seus sobrecargas.

Após a assinatura do Tratado entre Portugal e Espanha, no início de 1668, com o apoio da Inglaterra, os directores da *E. I. C.*, pretendendo expandir o seu comércio à China e recomeçar o negócio no Japão, pedem, em 17 de Junho, a *Sir Robert Southwell*, enviado extraordinário em Portugal, que obtenha do príncipe regente, D. Pedro, autorização para os barcos da instituição atracarem em portos portugueses e que os seus súbditos no Oriente tratem os ingleses amigavelmente, sobretudo em Macau:

Wee looke upon this libertie touching Maccaw, as a necessary helpe to a larged costly designe wee have in hand, and is likely to conduce more to the benefitt of this kingdome then us the adventuress which resigne is the

²¹³ Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 34-35.

²¹⁴ Em 11 de Setembro de 1661, John South escreve, do Sião, a John Lambton (Surrate), informando-o que envia mercadorias para Macau e desenvolve comércio com os barcos dessa cidade (B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fls. 66a e 68-77). Em 1670, chega a Bantem a nau *Rosário*, de Macau, a bordo da qual se encontra o padre António Nunes, na qualidade de embaixador enviado ao rei, tendo a presidência inglesa tomado conhecimento das dificuldades que os mercadores do enclave enfrentam para desenvolver o seu comércio devido à opressão exercida pelos Manchus, levando os primeiros a dedicar-se ao comércio clandestino (B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 78).

establishing a trade att China and Japan for the vent of our cloth and other Manufactures, those countries being subject to sharp winters [...].²¹⁵

Em Janeiro de 1669, Southwell pede a D. Pedro que escreva ao vice-rei de Goa, solicitando dos seus súbditos no Oriente, especialmente do governador de Macau, «[...] libertie and freedome of commerce to the English [...] good usage [...] freedome of commerce and the libertie of residing [...]».²¹⁶ Esta medida diplomática da Companhia talvez se deva a pedidos como os que o presidente da feitoria de Surrate, William Methwold, faz a Londres, em 28 de Abril de 1636, após a viagem do *London* a Macau: tentar, a partir de Portugal, que os ingleses sejam autorizados a comercializar no enclave, após os devidos pagamentos em Malaca.²¹⁷

A política de defesa dos interesses locais de Macau é também fruto de ordens recebidas do reino contrárias aos interesses ingleses, uma vez que, logo em 3 de Fevereiro de 1669, uma carta do príncipe regente ordena ao vice-rei da Índia, João Nunes da Cunha, que todos os capitães das fortalezas mantenham «[...] boa correspondência e recíproca amizade [...]» com as tripulações inglesas nos portos do Estado da Índia, excepto o de Macau,²¹⁸ que deverá ser avisado:

[...] por[que] sua conservação e comércio depende do amparo, a favor da China, com que seus moradores se comprazerão, como pelas consequências, que se seguirão daquele Rei não querer consentir semelhante Trato e como motivo dos ingleses quererem também os holandeses usar da mesma concessão com que se venham a fazer senhores absolutos do comércio do Sul; porém sucedendo algum navio inglês derrotar naqueles mares, ser-lhe necessário tomar àquele porto, e valer de algum fornecimento ou ajuda ordenareis, que se lhe não falte com a correspondência que pede a boa razão de Irmandade. Mas que de nenhum modo, se lhe permita comprar, nem vender fazendas algumas pelo dano que disso poderá resultar.²¹⁹

A importância estratégica e o estatuto do enclave no Sul da China são diferentes dos das restantes possessões portuguesas na Ásia, chamando D. Pedro a atenção do conde de S. Vicente para o perigo do estabelecimento do comércio inglês e holandês no Império do Meio, embora a situação política de Portugal desde a Restauração obrigue «a uma dupla estratégia: obter na Europa o apoio dos inimigos da Espanha e não os hostilizar no Ultramar,

²¹⁵ «Directors of the East India Coy. To Sir Robert Southwell» (P. R. O., SP 89/9, fls. 77-77v). Veja-se também Ethel Bruce Sainsbury e William Foster (eds.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1668-1670*, 1929, p. 67.

²¹⁶ P. R. O., SP 89/9, fls. 186-187v. Veja-se ainda o relatório da missão que Southwell envia de Lisboa a Lord Arlington, em Fevereiro de 1669, comunicando-lhe as dificuldades enfrentadas ao negociar com os portugueses, bem como a procura de situações favoráveis à E. I. C. no Estado da Índia (P. R. O., SP 89/10, fl. 28).

²¹⁷ Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1634-1636*, p. 211.

²¹⁸ Biblioteca da Ajuda (B. A.), Ms. Av. 54-X-19, n.º 19.

²¹⁹ *Idem*, *ibidem*.

onde os seus interesses eram contrários aos de Portugal. [...] A luta imediata no Ultramar, além de não ser possível por falta de recursos, enfraquecia a posição europeia de D. João IV.»²²⁰ No entanto, as lutas entre a V. O. C. e os portugueses no Oriente continuam, afirmando Vitorino Magalhães Godinho: «é uma situação com anverso e reverso que se instala: trégua na Europa e lutas no ultramar.»²²¹

Enquanto D. Pedro escreve ao vice-rei, o secretário de estado português informa o embaixador extraordinário inglês, Paul Methuen, dos actos de pirataria de corsários ingleses que atacam navios de Macau e vendem o espólio em Bombaim, devendo o governo inglês tomar as medidas adequadas para que tal não volte a acontecer.²²²

2.3. A diplomacia inglesa, o império português a Oriente e a questão de Bombaim

Na Europa, a diplomacia e a espionagem inglesas, bem como o envio de informação desde Lisboa²²³ acerca dos movimentos das embarcações portuguesas de e para a metrópole,²²⁴ tornam-se medidas eficazes no que diz respeito à tentativa de estabelecimento da *E. I. C.* no Oriente. Um ano após a assinatura do contrato de casamento de Catarina de Bragança e Carlos II e do novo Tratado anglo-português de 1661,²²⁵ através do qual Portugal se defende da Espanha e da Holanda e os ingleses tentam usufruir da posição enfraquecida dos portugueses no Oriente,²²⁶ Bombaim, a chamada porta de

²²⁰ Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, vol. 5, pp. 59 e 87.

²²¹ Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaio sobre História de Portugal II*, p. 413.

²²² Cf. P. R. O., SP 89/17, fl. 339.

²²³ Em 1591, William Monson é preso em Lisboa, de onde comunica com agentes da *intelligentsia* inglesa, indicando-lhes o local onde interceptar barcos da Carreira da Índia, vindo a enumerar, um ano mais tarde, as cargas de barcos provenientes de Goa, actividade de espionagem a que também se dedicam outros agentes e mercadores ingleses em Portugal, como William Holliday e William Resould, e que contribuem para um conhecimento e interesse cada vez maiores da Inglaterra sobre o Estado da Índia (cf. G. V. Scammell, «England, Portugal and the Estado da Índia c. 1500-1635», pp. 181-182).

²²⁴ Consultem-se as cartas que diplomatas e mercadores ingleses a residir em Lisboa enviam para Inglaterra, descrevendo a partida e a chegada de embarcações entre Lisboa-Goa-Macau, bem como a carga que estas transportam, em 03-12-1615 (P. R. O., SP 89/3, fl. 187); 14-03-1672 (P. R. O., SP 89/12, fl. 32); 31-03-1720 (P. R. O., SP 89/28, fl. 47); 05-08-1720 (P. R. O., SP 89/28, fl. 105); 24-03-1725 (P. R. O., SP 89/31, fl. 200); 22-10-1755 (P. R. O., SP 89/50, fl. 82); 02-04-1769 (P. R. O., SP 89/67, fl. 120) e 22-07-1775 (P. R. O., SP 89/80, fl. 40).

²²⁵ Veja-se a transcrição do «Tratado de paz e aliança entre ElRei Dom Afonso VI e Carlos II da Gran-Bretanha, e do casamento d'este Monarcha com a Infanta de Portugal D. Catharina, assignado em Londres a 23 de Junho de 1661 e ratificada por parte de Portugal em 28 de Agosto do mesmo anno», in Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, tomo 2, pp. 250-275.

²²⁶ Consulte-se a carta enviada por Richard Ford a Sir Edward Nicholas (14-09-1660), defendendo que as negociações inglesas do tratado anglo-português devem retirar vantagens da fraqueza de Portugal, exigindo a liberdade da *E. I. C.* para importar mercadorias asiáticas e, inclusive, a transferência de Goa e de outras partes da Índia, que os portugueses não conseguem defender dos holandeses, para a Inglaterra (P. R. O., SP 89/4, fl. 177).

entrada inglesa para a Índia,²²⁷ é cedida, por Afonso VI, a Carlos II como dote de casamento, mas apenas em 1665 se completa o processo de transferência,²²⁸ arrendando o rei inglês o território à Companhia, em 1668.²²⁹

De acordo com D. K. Bassett,²³⁰ Bombaim, desejada pelos ingleses até ser transformada pela diplomacia numa possessão da Coroa inglesa, é a primeira verdadeira 'colónia' inglesa no Oriente, uma vez que todas as outras feitorias são apenas entrepostos comerciais, levando a reclamação do porto aos portugueses à presença de um barco de guerra inglês no Oriente, pela primeira vez, quando o conde de Marlborough é enviado à ilha de Salsete para a transferência formal da possessão.²³¹

Um artigo secreto, aposto ao Tratado de 1661,²³² afirma que a Inglaterra, desde Bombaim, apoiaria militarmente os domínios portugueses na Índia contra os holandeses, o que nunca chega a acontecer, pois embora os holandeses assinem, no mesmo ano, um tratado de paz com os portugueses,²³³ a V. O. C. captura, entre o final desse ano e o início de 1663, Coullão, Cranganor e Cochim, antes que os efeitos do Tratado se façam efetivamente sentir no Oriente.²³⁴

A E. I. C. detém já Madrastra desde 1639 e em 1686 funda Calcutá,²³⁵ mas Bombaim possibilita-lhe desenvolver uma posição estratégica mais segura na costa do Nordeste da Índia do que a feitoria de Surrate, tornando-se um porto importante para o comércio inglês no Oriente, ultrapassando Goa, como centro económico, na segunda metade do século XVIII.

²²⁷ Cf. John Keay, *op. cit.*, p. 193. Vide Adriano José Ernesto, «A Cessão de Bombaim à Inglaterra», Dissertação de Licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1952.

²²⁸ Sobre a cedência de Tânger e Bombaim aos ingleses e todo o processo de transição de poderes, veja-se a documentação transcrita em Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, tomo 3, *passim* e John Bruce, *op. cit.*, vol. 2, *passim*.

²²⁹ Vide Sir William Foster (ed.), *The English Factories in India 1665-1667*, 1925, pp. 47, 293, 308; António Álvaro Dória, s.v., *op. cit.*, p. 323; John Keay, *op. cit.*, pp. 130-147 e Anthony Wild, *op. cit.*, pp. 53-54. Para uma selecção de fontes transcritas sobre a entrega da cidade aos ingleses, em 1666, veja-se *Arquivo das Colónias*, vol. 5: n.º 26, 1929, pp. 7-30; n.º 27, 1930, pp. 13-30; n.º 33, pp. 295-314; n.º 33, pp. 13-30 e n.º 34 a 38, 1930-1931, pp. 445-477. Sobre a feitoria e o comércio ingleses em Bombaim (1669-1710), veja-se B. L. – O. I. O. C., G/3.

²³⁰ D. K. Bassett. «Early English Trade and Settlement in Asia, 1602-1690», pp. 128-129.

²³¹ Cf. *idem, ibidem*, p. 85 e Shafaat Ahmad Khan, *op. cit.*, pp. 442-466.

²³² Veja-se o capítulo 11 do Tratado de 1661 e o artigo secreto do mesmo, transcritos em Júlio Firmino Biker (ed.), *op. cit.*, tomo 2, pp. 278-285.

²³³ José Ferreira Borges de Castro, *op. cit.*, vol. 1, p. 260.

²³⁴ Cf. António Álvaro Dória, *op. cit.*, p. 323 e D. K. Bassett, «Early English Trade», pp. 143-147.

²³⁵ Sobre a feitoria e o comércio ingleses em Calcutá (Fort William, 1690-1708), veja-se B. L. – O. I. O. C., G/7 e G/40/9, 14-15.

2.4. Macau: entre Surrate e o Japão. A viagem do Return

As viagens da *E. I. C.* ao enclave são escassas até cerca de 1675. Em 13 de Setembro de 1673, o *Return*,²³⁶ comandado por Simon Delboe, atraca em Macau para se proteger dos barcos holandeses e a sua tripulação permanece na cidade cerca de oito meses, desenvolvendo um comércio limitado pelos portugueses, após ter estado na Formosa e, cerca dois meses, na baía de Nagasáqui para tentar, sem frutos, recomeçar o trato inglês com o Japão.²³⁷

Face à crise que assola o enclave, os seus mercadores tentam encontrar alternativas para o antigo comércio directo com o Japão e, após reunião na casa do capitão-geral António Barbosa de Lobo, autorizam, através da redacção de sete artigos,²³⁸ que a «fazenda grossa» dos estrangeiros seja descarregada, mas apenas para comércio com os portugueses e com pagamentos em dinheiro.²³⁹ A tripulação permanece sob vigilância em Macau devido às

²³⁶ O navio parte de Londres, em Setembro de 1671, juntamente com o *Experiment* e o *Zant*, sendo o único a chegar ao Japão. Sobre a viagem, consultem-se Ethel Bruce Sainsbury (ed.), *A Calendar of the Court Minutes Etc. of the East India Company 1671-1673*, 1932, pp. ix-x; M. Paske-Smith, *Western Barbarians in Japan*, pp. 65-81, Peter Pratt (ed.), *History of Japan*, vol. 2, pp. 158-194 e Derek Massarella, *A World Elsewhere*, pp. 359-369.

²³⁷ O *Return* chega à baía de Nagasáqui, em 29 de Junho de 1673, tornando-se o primeiro barco inglês a ir ao Japão desde o *Bull*, cerca de cinquenta anos antes, quando do encerramento da feitoria da *E. I. C.* em Hirado. A tripulação não é autorizada a sair do barco pelas autoridades nipónicas e negocia apenas artilharia desejada pelas mesmas, em troca de provisões. Os japoneses exigem que lhes seja mostrada a autorização para comercializar que os ingleses afirmam ter desde 1613 e perguntam a Delboe se o seu rei está casado com uma princesa portuguesa (Catarina de Bragança), recusando posteriormente qualquer comércio. O *Return* abandona o Japão em 28 de Agosto, sem qualquer resultado e sob a ameaça de qualquer barco inglês que regressasse ser queimado (vejam-se M. Paske-Smith, *Western Barbarians in Japan*, pp. 70-81 e Charles R. Boxer, *Dutch Merchants and Mariners in Asia, 1602-1795*, 1988, pp. 181-183). Um ano antes da chegada do *Return*, os feitores holandeses no Japão informam Batávia que não devem transportar quaisquer padres para o arquipélago, nem manter correspondência com portugueses e que os japoneses jamais permitirão que os ingleses, súbditos de um rei casado com uma princesa portuguesa, entrem no seu território (B. L. – O. I. O. C., G/12/2, fls. 156-157).

²³⁸ Os sete artigos, propostos pelo capitão inglês, que visam salvaguardar o barco e a tripulação e permitir o comércio sem retaliações chinesas, são: «trazer a sua não para a enseada falça, aonde [...] poderá...mandar descarregar todas as fazendas [...] para a terra, sendo primeiro...registadas e inventariadas. [...] Se alugarão cazas bastantes para meter as fazendas e [...] o Capitão com 6 pessoas [...] e se lhe porião 5 soldados de sentinela [...] para os chinas o não inquietarem [...], convem que o dito Capitão-Mor nem as 6 pessoas que com elle assistirem, em nenhũa forma não sahião das ditas casas, nem passem pelas ruas, por não ser publica aos chinas sua assistencia nesta cidade que não venderião senão o que precisamente lhes fosse necessario para os seus gastos e despezas [...], pagara os percentos...como os Portugueses moradores, [...] por ancoragê da dita não ao mandarim da Caza Branca duzentos taes [...]» (Anónimo, «Treslado da ordem que se fez em caza do capitão geral António Barboza Lobro [sic.] sobre o conteudo nelle» [1673], in Acácio Fernando de Sousa, «Do Japão a Macau: O Comércio em Tempos de Proibições», *Revista de Cultura*, 2.ª série, n.º 17, Outubro-Dezembro de 1993, pp. 38-39).

²³⁹ Vejam-se *idem*, *ibidem*, pp. 38-39 e Charles R. Boxer, *Jan Compagnie in Japan, 1672-1674*, pp. 139-146, 161-167.

«[...] moléstias...despezas e inquietação que esta cidade tem por vezes repetidamente padecido cõ este barbaro e tirano governo Tartaro, com outras embarcações Inglezas, que a este porto vierão [...],²⁴⁰ vendendo alguma mercadoria para cobrir as despesas.

A missiva dos sobrecargas do *Return* para Surrate descreve a chegada ao território; a forma como este é governado localmente e a partir do reino;²⁴¹ os primeiros contactos da tripulação, ainda antes da reunião dos portugueses em casa do governador e a decisão inicial destes. Os ingleses afirmam terem sido proibidos de negociar e que apenas podem descarregar a mercadoria para a salvar, de forma a evitar problemas com os chineses semelhantes aos causados pelas estadias anteriores de barcos ingleses²⁴² e ao argumento da multa paga pela cidade quando da visita do *London*, juntam-se, agora, os exemplos de Weddell e do *Hind*.²⁴³

A resposta de Macau desagrada à tripulação inglesa que vira já goradas as suas expectativas de reabrir o trato com o Japão e que, agora, teme os ataques holandeses no mar, sendo enviado a terra um segundo sobrecarga, Delboe, na companhia de Grimaldi, o mensageiro do governador, para renegociar com as autoridades. Este segundo contacto, na sequência do qual se organiza a já referida reunião na casa do capitão-geral, permite aos ingleses atracar na «enseada falsa» da Taipa e descarregar os bens registados e armazenados em gudão vigiado por cinco soldados pagos pelos ingleses. O relato descreve ainda as imposições apresentadas pela cidade aos sobrecargas devido às multas pagas aos chineses quando da visita de anteriores embarcações inglesas e que não são mais que a tradução dos já referidos sete artigos apresentados na fonte portuguesa, concluindo a tripulação que apenas cede devido ao medo de ser capturada pelos holandeses, caso se fizesse ao mar, adiantando que, com autorização do poder central, seria fácil permanecer em Macau, lado a lado com os portugueses.²⁴⁴ Em 5 de Novembro,

²⁴⁰ Anónimo, «Treslado», p. 38.

²⁴¹ Cf. BL-O. I. O. C., G/12/10, fls. 161-162: «The Portuguese at Macao are governed by six commissioners who represent the city and a captain general, who has the comand over the Manillas for the King, and receives his orders through the viceroy of Goa, but at Macao neither the commissioners can act without the captain general, nor he without their concurrence.»

²⁴² Cf. *idem, ibidem*, fl. 162: «The supercargoes of the *Return* sent Mr. Robinson ashore on the ship's arrival, and the chief of the six commissioners sent us word, that we might land our goods for their security if we desired it, and that the ship might lie in the same road as the King of Portugal shipping did, but to admit us to trade and sell our goods ashore, they could not, for they were under the control of the Tartars or Chinese, who had prohibited trade with the English as well as the Dutch at this place. They added, that some of our nation had been several times at Macao, for which the Portuguese authorities had been brought into trouble by the tartars: wherefore they could not admit us to trade.»

²⁴³ O recurso a episódios ou incidentes anteriores menos felizes para justificar recusas de entrada em Macau a embarcações inglesas continuará no século XVIII (A. M., 3.^a série, vol. 7, n.º 6, 1967, p. 316).

²⁴⁴ Cf. BL-O. I. O. C., G/12/10, fls. 162-163.

os ingleses pedem liberdade para vender, respondendo os portugueses «[...] com inteireza que estivessem pelo que tinham ajustado.»²⁴⁵

Em Maio do ano seguinte, a tripulação pede autorização para deslocar o barco para uma distância em que pudesse ser defendido pelos fortes da cidade de possíveis ataques holandeses, o que lhe é negado e, finalmente, em 5 de Setembro, o navio parte do território, rumo à Índia, não sem antes tentar comercializar com os chineses em Lampacau, após mais uma tentativa fracassada de estabelecer contacto comercial com o Japão, acabando os portugueses de Macau por tirar proveito dessa viagem ao forçar os ingleses a negociar de acordo com os interesses comerciais da cidade. O cruzamento das fontes portuguesas e inglesas relativas a este episódio, permite-nos assim chegar a conclusões diferentes das de Patrícia Drumond Borges Ferreira quando afirma que «[...] a documentação portuguesa não faz menção ao caso [do *Return*] e a documentação inglesa não entra em pormenores.»²⁴⁶

Segundo John Bruce,²⁴⁷ o «incidente» que leva a embarcação ao território dá origem a uma importante especulação por parte dos fatores da viagem, pois estes aconselham o governador de Bombaim a negociar, com o vice-rei de Goa, a fundação de uma feitoria e a liberdade de comércio em Macau, onde uma considerável quantia de mercadoria da *E. I. C.* poderia ser fornecida aos chineses, em troca de produtos locais, de venda fácil na Índia e na Europa. Bruce conclui que a origem do *China Trade* da *E. I. C.* se encontra provavelmente neste incidente, no entanto, o episódio constitui apenas mais uma das tentativas iniciais de trato com a China e uma das inúmeras ocasiões em que os sobrecargas ingleses recolhem, em primeira mão, informação sobre os negócios e os interesses locais, contribuindo, tal como as demais viagens, para a aproximação gradual e para o estabelecimento permanente da *E. I. C.* na China meridional, cerca de vinte e sete anos mais tarde.

Segundo D. K. Bassett,²⁴⁸ é na sequência das tentativas falhadas de restabelecimento do comércio directo com o Japão²⁴⁹ e, mais tarde, das desavenças no Tonquim que devemos interpretar a viragem do interesse da Companhia para o giro marítimo com a China. No caso do *Return*, o comércio desenvolvido é fruto não de um plano cuidado por parte dos ingleses, mas do desejo de levar a cabo algum trato e a da defesa da segurança da tripulação face à ameaça holandesa nos mares da Ásia.

²⁴⁵ Anónimo, «Treslado», p. 39.

²⁴⁶ Patrícia Drumond Borges Ferreira, *op. cit.*, p. 118.

²⁴⁷ John Bruce, *op. cit.*, vol. 2, p. 350.

²⁴⁸ K. D. Bassett, «The Trade of the English East India Company», p. 232.

²⁴⁹ Sobre as tentativas inglesas posteriores a 1623, para recomeçar o comércio com o Japão, veja-se Derek Massarella, *A World Elsewhere*, pp. 329-369.

2.5. As últimas viagens inglesas a Macau no século XVII

As primeiras viagens da Companhia ao Oriente produzem lucros relativamente reduzidos, mas após a renovação dos seus alvarás por Oliver Cromwell, em 1657, e Carlos II, em 1661, a actividade dos *interlopers* é enfraquecida, a competição estrangeira é controlada pelos *Navigation Acts*²⁵⁰ e a hostilidade portuguesa a Oriente é controlada através de acordos comerciais e diplomáticos, como o que assinala o casamento de Catarina de Bragança e Carlos II (1662-1685) e através do qual Bombaim e Tânger se tornam territórios ingleses, enquanto as feitorias na Índia reafirmam a sua presença, contexto que permite à E. I. C. olhar de forma diferente para o comércio com a China e que contribui para que a Inglaterra se torne, a partir de meados do século seguinte, a maior potência marítima e colonial.

Embora tenha tentado estabelecer uma feitoria em Cantão, em 1673,²⁵¹ 1683 e 1689, apenas a partir de 1699²⁵² a Companhia tenta desenvolver, de forma sistemática, o *China trade*.²⁵³ Até então, os seus barcos dirigem-se

²⁵⁰ Sobre as medidas legislativas que garantem às embarcações inglesas o monopólio do comércio colonial da nação, em detrimento sobretudo dos interesses holandeses, em 1650 (proibindo embarcações estrangeiras de comercializar em domínios ingleses); em 1651 (passando os bens das colónias inglesas a ser exclusivamente transportados por barcos nacionais, cuja tripulação deve ser composta, no mínimo, por setenta e cinco por cento de membros ingleses) e em 1660 (quando o *Navigation Act* decreta que determinadas mercadorias 'coloniais' sejam transportadas apenas para Inglaterra), vejam-se G. L. Beer, *The Origins of the British Colonial System, 1578-1660*, 1908, *passim*; L. A. Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth Century Experiment in Social Engineering*, 1939, *passim*; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth Century*, 1962, pp. 306-310 e Larry Sawers, «The Navigation Acts Revisited», *Economic History Review*, segunda série, vol. 40, 1992, pp. 262-284. A guerra anglo-holandesa, entre 1652-1654, que se segue ao *Navigation Act* anti-holandês de 1651, demonstra o crescente poderio naval da Inglaterra. Seguem-se ainda uma segunda guerra anglo-holandesa (1665-1667), fruto de rivalidade comercial que a Inglaterra perde, e uma terceira (1672-1674, no fim da qual a Holanda cede os territórios da baía do rio Hudson, a actual Nova Iorque), continuando a Holanda a ser o poder predominante no subcontinente indiano e no Sudeste asiático, aliando-se os interesses coloniais de ambos os países a partir da *Glorious Revolution* (1688-1689), lutando contra a França durante a Guerra dos Nove Anos (1688-1697) (os ingleses na América e os holandeses na Índia), ganhando os primeiros terreno neste último espaço na última década do século XVII. Vejam-se, entre outros, Charles Ralph Boxer, «The Third Dutch War in the East (1672-74)», *The Mariner's Mirror*, vol. 16, 1930, pp. 343-386; J. R. Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, 1996; Jonathan I. Israel, «The Emerging Empire: The Continental Perspective, 1650-1713», in Nicholas Canny (ed.), *op. cit.*, pp. 428-444; G. E. Aylmer, «Navy Trade and Empire», in *idem, ibidem*, pp. 467-480 e Patrick O'Brien, «Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of Empire, 1688-1815», in P. J. Marshall (ed.), *op. cit.*, pp. 53-65.

²⁵¹ De acordo com uma carta da Companhia para Bantem (1680), perante o tratamento que os chineses haviam dado aos holandeses noutras localidades do Império do Meio, a instituição encara com alguma suspeita e reserva o convite do vice-rei de Cantão para os ingleses aí estabelecerem uma feitoria (B. L. – O. I. O. C., G/12/2, fl. 232).

²⁵² Veja-se B. L. – O. I. O. C., G/12/13.

²⁵³ Para uma síntese sobre o desenvolvimento do *China Trade*, vejam-se Trea Wiltshire, *Encounters with Asia: Merchants, Missionaries and Mandarins*, 1995, pp. 10-24 e Valery M. Garrett, *op. cit.*, pp. 73-96.

esporadicamente para Amoy e Formosa,²⁵⁴ portos onde se comercializam produtos da China continental e onde os sobrecargas adquirem seda, porcelana e pérolas, entre outras mercadorias. Enquanto Macau tenta ultrapassar a crise económica originada pelo fim do comércio com o Japão e pela ocupação Manchu da China, Henry Dacres, o feitor da *E. I. C.* em Bantem, consegue, em 1670, autorização de Cheng King, para comercializar na Formosa, e, posteriormente, em Amoy, portos controlados por Cheng King, respectivamente até 1683 e 1680, quando as tropas manchus tomam esses portos. O aparecimento de uma nova Companhia das Índias inglesa, em 1698, aumenta a actividade rival das duas companhias, concentrando a mais antiga as suas actividades em Amoy e a mais jovem em Cantão, onde, em 1699, chega um dos seus barcos, o *Macclesfield*.

O trato das feitorias²⁵⁵ nessas macro-regiões²⁵⁶ da China não tem o sucesso pretendido e, após várias viagens por decisão de feitores locais, como Dacres,²⁵⁷ em 1683, a Companhia envia o *China Merchant* a Amoy, que chega a Macau, em 15 de Março de 1683, não permitindo os portugueses a tripu-

²⁵⁴ Sobre as viagens inglesas a Amoy, ao Tonquim e à Formosa e o comércio aí desenvolvido, por vezes, com o apoio de intérpretes portugueses, vejam-se B. L. – O. I. O. C., G/12/1, fl. 79-82, 88-135, G/12/2, fls. 172-245; G/12/16, fls. 90-277; G/12/17, *passim*; Henri Cordier, *Histoire générale de la Chine*, vol. 2, pp. 213-214 e Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 44-65; 127-134; 220-229. Inicialmente, Amoy funciona como alternativa sempre que surgem problemas ou imposições que restringem a acção comercial e pessoal dos oficiais da Companhia em Cantão ou Macau. Desde Bantem, os ingleses estabelecem feitorias no Tonquim (1672-1697), onde observam o comércio que os portugueses de Macau aí desenvolvem (G/12/1, fls. 135-136), bem como em Amoy (c. 1670 até 1697) e na Formosa (1676), esta última feitoria abandonada, em 1686, quando da invasão da ilha pelos Manchus. Sobre a feitoria inglesa na Formosa, veja-se Chang Hsiu-Jung *et alii*, *The English Factory in Taiwan 1670-1685*, 1995, *passim*. Estas feitorias são utilizadas com o intuito de iniciar relações comerciais com a China. Apesar das tentativas inglesas para se estabelecer em Cantão, Amoy e a Formosa continuam a ser destinos alternativos das embarcações da *E. I. C.* Com o encerramento da feitoria inglesa em Chussan (1710), Cantão passa a ser o único porto chinês aberto ao comércio estrangeiro (cf. Earl H. Pritchard, *Britain and the China Trade*, pp. 114-115). Vejam-se também *idem*, *Anglo-Chinese Relations*, pp. 66-69 e James Bromley Eames, *The English in China*, 1974, pp. 23-44.

²⁵⁵ Relativamente à vivência, hierarquia, corrupção e ao comércio interasiático das feitorias inglesas, e ao comércio e aos interesses privados dos oficiais da *E. I. C.* no Oriente, ao longo do século XVII, vejam-se Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 66-77 e Anthony Wild, *op. cit.*, pp. 89-101. Alguns sobrecargas ingleses de Bantem estabelecem relações comerciais com mercadores de Macau [*vide* «Journals of Robert Parker, Agent of the English East India Company. 1678-1682», vol. 2, fl. 47 (P. R. O., E 140/9/4)].

²⁵⁶ Roderich Ptak, «Early Sino-Portuguese Relations up to the Foundation of Macao»; *Mare Liberum*, n.º 4, Dezembro de 1992, pp. 293-294, recorda que a China não funciona como um mercado único, sendo composto por macro-regiões, como o estabelecimento dos portugueses o provara anteriormente, em Sanchoão e Lampacau, antes de se fixarem em Macau.

²⁵⁷ D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», p. 233, defende que agentes de Bantem, como Henry Dacres, são essenciais na viragem da política da Companhia em relação à China, pois decidem com base na realidade e nas experiências locais. A expansão comercial para a China, entre 1675-1682, deve-se à iniciativa destes agentes, tomando os directores londrinos conhecimento das medidas apenas um ano depois.

lação comercializar.²⁵⁸ Mais uma vez, as tentativas isoladas de estabelecer comércio no Império do Meio não produzem qualquer efeito imediato devido ao facto de a China auto-suficiente se fechar ao exterior e de os portugueses continuarem a defender os seus interesses, tal como acontece com as viagens do *Carolina*, em 1683, e do *Loyal Adventure*, em 1685,²⁵⁹ tentativas para iniciar relações comerciais com a China quer através da Cidade do Santo Nome de Deus quer através de Lampacau.

A tripulação do *Carolina* parte de Londres, em Outubro de 1682, com o objectivo de fundar uma feitoria em Cantão, pretendendo evitar Macau, caso os portugueses lhe dificultem o contacto com os chineses, tentando a sua sorte noutros locais da costa chinesa, ou ainda nas alternativas Amoy e Formosa. A embarcação chega à Taipa em 21 de Junho de 1683,²⁶⁰ sendo os ingleses recebidos pelo governador, que afirma ter sido informado que a tripulação era holandesa, logo inimiga, e adianta não poder autorizar qualquer tipo de comércio sem indicação do vice-rei de Goa, sob pena de poder ser preso e castigado com a morte e que não existe mercadoria suficiente em Macau que permita transacções devido ao forte controlo do mandarinato. De acordo com os oficiais manchus que visitam a embarcação, o capitão-geral avisara Cantão da presença de holandeses na Taipa, pedindo o envio de barcos de guerra para os expulsar. Apesar das autoridades sónicas aceitarem as provas de que a tripulação é inglesa, comunicam-lhe o desagrado do imperador em relação ao trato holandês e inglês com o rei da Formosa, pois essa actividade permite a este último adquirir as munições com que luta contra o Império do Meio. O mandarinato ordena a retirada do *Carolina*, que abandona Macau, em 9 de Julho de 1683, rumo à ilha de Lantão, com a mensagem de que nenhuma nação europeia deveria tentar estabelecer-se na China.²⁶¹

A atenção da *E. I. C.* desvia-se definitivamente do Japão para o Império do Meio, entre 1674 e 1684, sendo os esforços anteriores fruto dos agentes de

²⁵⁸ Veja-se B. L. – O. I. O. C., G/12/16, fls. 67-79. Em 25 de Julho de 1685, enquanto o *China Merchant* se encontra em Amoy, outro barco da *E. I. C.*, o *Loyal Adventure*, chega a Macau, contactando a tripulação um comissário imperial que a aconselha a dirigir-se para Nanquim e aí adquirir seda. A embarcação deixa Macau em 3 de Agosto, dirigindo-se para Amoy, onde comercializa com o apoio dos sobrecargas do *China Merchant* (cf. Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 58-59).

²⁵⁹ Vide *Records of St. George: Diary and Consultation Book of 1686*, 1913, p. 64. A *consultation* de 21 de Janeiro de 1686 refere a chegada do *Trevitore* de Macau, trazendo o espólio da feitoria da Formosa (*ibidem*, p. 14).

²⁶⁰ A direcção da Companhia instruíra a tripulação para, no caso de ser afastada pelos portugueses, atracar na Taipa para aí receber as autoridades e os comerciantes chineses (cf. Morse, *op. cit.*, p. 50).

²⁶¹ Cf. *idem, ibidem*, pp. 50-52 e James Bromley Eames, *op. cit.*, p. 39. O *Delight* é enviado de Londres, em Dezembro de 1682, para se juntar ao *Carolina*, chegando às proximidades de Macau, em Maio de 1684, concluindo a tripulação, ao fim de seis dias, que qualquer comércio no enclave seria impossível, pelo que se dirigem para Amoy, mais uma vez uma alternativa a Macau no que diz respeito ao comércio com a China.

Bantem, devido à impossibilidade de reiniciar o comércio com o arquipélago do Sol Nascente e não resultado de uma acção planeada por parte da Companhia.²⁶²

Em 1682 e 1685, o Senado, enquanto instituição composta pelos mercadores, e logo com interesses comerciais, informa D. Pedro II dos malefícios da concorrência estrangeira para Macau²⁶³ e, em 25 de Fevereiro de 1686, o rei proíbe a entrada de navios estrangeiros na cidade,²⁶⁴ enquanto os feitores ingleses de Madras tentam, desde 1684, atrair mercadores chineses para aí residirem.²⁶⁵

Um ano após a infrutífera viagem do *Rebecca* e do *James*²⁶⁶ desde Madras até Macau,²⁶⁷ William Heath, mestre do *Defence*, contribui, em Setembro de 1689, à semelhança de Weddell e da sua tripulação, para que a imagem negativa dos ingleses perdure no Sul da China,²⁶⁸ até que os contactos mais directos e os interesses comerciais dos mercadores chineses a esbatam, enquanto os comerciantes portugueses de Macau mantêm, desde os finais da década de 1680, um estreito relacionamento com os *country traders* ingleses nos mercados ingleses do Oriente, sobretudo em Madras, para onde navegam anualmente.²⁶⁹ No início de 1712, o Senado escreve a Edward

²⁶² Cf. D. K. Bassett, «The Trade of the English East India Company», p. 235.

²⁶³ Vejam-se as representações do Senado (05-12-1682 e 30-11-1685) a D. Miguel (A. H. U., *Macau*, cx. 2, docs. n.º 3 e 5).

²⁶⁴ Cf. carta de D. Pedro II ao Senado de Macau (*ibidem*, doc. n.º 2).

²⁶⁵ Cf. *Records of St. George: Despatches from England 1681-1686*, 1916, p. 204. Em 1684, Fort St. George conclui que o comércio inglês em Lampacau é cada vez mais difícil, pois os «[...] Portuguese of Macoa had prevailed with the Tartars to prohibit all Trade about the Pampacoe islands.» (*Ibidem*).

²⁶⁶ Vide *Records of St. George: Diary and Consultation Book of 1688*, 1916, p. 75; *ibidem*, 1693, 1918, p. 155.

²⁶⁷ Cf. James Bromley Eames, *op. cit.*, p. 42.

²⁶⁸ Em 1689, os chineses exigem à tripulação do *Defence*, enviado a Cantão pela Presidência de Madras (cf. *Records of St. George: Diary and Consultation Book of 1689*, 1916, pp. 38, 62-63; *ibidem*, 1690, 1917, p. 19; *ibidem*, 1691, 1917, pp. 25, 42), a entrega do mastro do barco, ordem recusada por Heath que envia um grupo de marinheiros à ilha da Taipa para recuperar o mesmo à força. Os ingleses são apedrejados por nativos e respondem abrindo fogo, matando um chinês. Um barco sínico e alguns habitantes da ilha disparam sobre os ocidentais, prendendo alguns elementos que ainda aí se encontram. Heath decide abandonar o enclave, deixando algum dinheiro a um chinês para resgatar os tripulantes aprisionados (cf. Austin Coates, *Macao and the British*, pp. 35-36). Sobre a estada do *Defence* e o primeiro grande incidente da história da presença inglesa em Macau, vejam-se Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 79-84; Earl H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations*, p. 69; James Bromley Eames, *op. cit.*, pp. 42-43 e John Keay, *op. cit.*, pp. 206-208.

²⁶⁹ Cf. George Bryan Souza, *A Sobrevivência do Império Português: Os Portugueses na China (1630-1754)*, 1991, p. 264. Veja-se a documentação da feitoria de Madras para referências às frequentes chegadas de barcos portugueses de Macau, também alvos de pirataria (*Records of St. George: Diary and Consultation Book of 1686-1713*, 17 vols., 1913-1929, *passim*). Quando, em 1739, os mercadores ingleses da presidência de Madras se queixam da concorrência comercial portuguesa à direcção da E. I. C., justificam este comércio com a antiguidade do mesmo e com os lucros que os preços das mercadorias e os direitos alfandegários originam, sendo portanto

Harrison, recém-chegado governador de Madrasta, a dar-lhe as boas-vindas, transmitindo-lhe que

[...] os barcos dos moradores desta Cid.e q. vão a esse porto forão sempre nelle bem aseitos, assim pella mistica amizade q. hà entre a cora [sic.] de Portugal e a de Inglaterra como pella boa comrrespondencia q. thè o prez.te houue desta Cid.e a aquella [...] espera[...] receber mayores demostrações de aserto pois da mesma sorte [...]os terà V. S.oría sertos p.a tudo o que for do seu agrado.²⁷⁰

A cidade deixa bem claros os princípios da velha aliança que pautam as relações anglo-portuguesas, inclusive no Oriente, defendendo assim também os interesses dos mercadores portugueses nos portos britânicos na Ásia, à semelhança dos ingleses que tentam o comércio com a China através do enclave.

Uma descrição anónima de Macau (c. 1693) refere o incremento da presença protestante ao largo do centro portuário na segunda metade do século XVII, bem como as tentativas portuguesas de afastamento dos ingleses da cidade onde apenas os portugueses podem comprar propriedades:

Como procedem os Macaenses com os Batavos e Ingleses, e seu comércio com a China:

A Cidade do nome de Deus não permite a nenhum navio dos Hereges Ingleses e Batavos que entre no Porto de Macau, embora alguns Magistrados dos Chinas o tivessem solicitado, e dessa licença se pudesse esperar um lucro temporal não exíguo. Por isso, estes navios dos Hereges ficam ancorados durante alguns meses nas Ilhas mais vizinhas de Macau, enfrentando aí o grave perigo das terríveis tempestades da região. Nesse tempo, o Senado Macaense, apesar de conceder que alguns venham por vezes à Cidade, no entanto, raramente lhes permite que nela venham a pernoitar. [...] E foram muito poucos navios dos Ingleses que ali se acolheram, do ano 1626 até 1692.²⁷¹

Os rendimentos que advêm da presença inglesa na Macau empobrecida tornam-se essenciais para a economia, aumentando esta presença a partir do início do século XVIII, pois as autoridades sínicas apenas autorizam os mercadores estrangeiros a permanecer em Cantão durante as *trading seasons* (Setembro-Abril), estabelecendo-se os agentes comerciais europeus, os *interlopers* e os oficiais da E. I. C. em Macau durante o resto do ano.²⁷² O enclave

uma actividade também vantajosa para a própria Companhia, vindo a direcção da mesma a contratar comerciantes portugueses para fornecerem chá a Madras, à semelhança do que estes já fazem para a V. O. C., em Batávia (cf. *idem, ibidem*, p. 265).

²⁷⁰ A. M., 3.ª série, vol. 5, n.º 4, 1966, p. 235.

²⁷¹ Anónimo, «Descrição da Cidade de Macau ou a Cidade de Macau Reivindicada» [c. 1693], in Artur Teodoro de Matos, «Uma Memória Seiscentista», *MacaU*, Dezembro de 1999, 2.ª série, n.º 92, p. 198.

²⁷² Frei José de Jesus Maria, *Ásia Sínica e Japónica*, 1988, pp. 231, afirma que existem, em Macau, no ano de 1745, «doze mil homens que ao mesmo tempo a habitavão, hoje entre Portu-

passa a ser um território estratégico para as autoridades chinesas que desejam regulamentar a presença dos 'bárbaros' e tirar partido do seu comércio, controlando, cada vez mais a Cidade do Santo Nome de Deus que, devido à pressão sínica, é forçada, até pelos seus próprios interesses de sobrevivência, a respeitar a vontade mandarínica, realidade constante em toda a história da Macau 'portuguesa' e que os ingleses referem quando visitam a cidade, tentando utilizar o poder chinês para seu benefício e de forma a legitimar a sua presença num espaço também administrado pelos portugueses.

3. O início do comércio regular com a China e o estabelecimento dos oficiais da E. I. C. em Cantão e Macau

As tentativas iniciais da E. I. C. para estabelecer contacto directo com a China são, ao longo da segunda metade do século XVII, fruto da estratégia das feitorias orientais, tentando os portugueses defender a sua posição privilegiada no delta do rio das Pérolas, em detrimento dos interesses ingleses. Entre 1690 e 1696, dirigem-se oito barcos aos portos chineses, subindo o número para vinte, entre 1697 e 1703, e para quarenta e três, entre 1698 e 1715.²⁷³ No final do século XVII, o sucesso da viagem do *Macclesfield* marca o início do estabelecimento permanente dos sobrecargas no eixo Macau-Cantão, exigindo que os portugueses se adaptem às novas condições comerciais que surgem na China meridional. O afastamento inicial da concorrência norte-europeia faz parte da estratégia de sobrevivência da Cidade do Santo Nome de Deus, que se vê forçada a adaptar-se à nova conjuntura originada pela chegada da E. I. C., pela intensificação do trato europeu com a China, a partir do início do século XVIII e pelo desenvolvimento do porto de Cantão,²⁷⁴ factores que dificultam a afirmação comercial

gueses, mestiços, nhons, malaio, canarins, timores, moçambiques, malavares, mouros, cafres, e outras nações de que este todo se compoem, como também de alguns estrangeiros que aqui rezidem, e aqui cazarão, francezes, ingleses», atestando quer o carácter cosmopolita do enclave quer a presença de ingleses casados no mesmo. Em 1744, o capitão-geral de Macau apresenta ao rei o caso de um inglês que pretende casar com uma portuguesa, o que constitui um «mau exemplo», uma vez que poderá dar-se o caso de «[...] casarem-se tantos, que em poucos anos fiquem excedendo os Portugueses [...]» (A. M., vol. 1, n.º 1, 1929, p. 25), e, um ano depois, D. João V proíbe os casamentos de estrangeiros em Macau, uma vez que, em poucos anos, estes excederiam os portugueses. Dez anos depois, o Senado informa o rei de Portugal que o comércio lusitano na cidade é quase inexistente devido à quantidade de navios estrangeiros que se deslocam aos portos asiáticos, sentindo-se os portugueses desprotegidos (cf. Padre Manuel Teixeira, *Macau no Século XVIII*, p. 478).

²⁷³ J. H. Parry, *op. cit.*, pp. 83-84.

²⁷⁴ Vide Roderich Ptak, «A China Meridional e o Comércio Marítimo no Este e no Sudeste da Ásia entre 1600 e 1750», *Povos e Culturas*, n.º 5, 1996, p. 212.

dos portugueses no Extremo Oriente²⁷⁵ e tornam Macau cada vez mais uma cidade cosmopolita.²⁷⁶

3.1. O sucesso do Macclesfield como ponto de viragem

Ou-Mun [...] é, na realidade, um território de importância para a defesa costal e uma ótima posição estratégica para os barcos estrangeiros.

Tcheong-Ü-Lâm e Ian-Kuong-Iâm, *Ou-Mun Kei-Lok. Monografia de Macau*, 1979 [c. 1751], p. 116.

Em 26 Agosto de 1699, o *Macclesfield* chega a Macau e posteriormente a Cantão, dando início ao comércio inglês regular nesta última cidade, desde então um destino preferível aos dois anteriores, Amoy e Formosa. A embarcação é convidada a atracar no porto de Macau, sob protecção dos portugueses,²⁷⁷ e o sobrecarga Robert Douglas deseja ver terminada a medição²⁷⁸ do barco, perguntando ao governador português quanto exigiria o *hopu*²⁷⁹ em taxas alfandegárias. Após contactar o *hopu* de Cantão, que descera ao enclave, em 7 de Setembro, para medir o barco, este sobe até Vampu, deslocando-se os sobrecargas livremente para Cantão, onde, com o apoio de um agente e de jesuítas franceses,²⁸⁰ e já com um maior conhecimento de como agir perante os chineses, contactam um mercador que os aloja²⁸¹ durante a *trading season*, comercializando estes na cidade até que o vice-rei ordena

²⁷⁵ Veja-se Susana Münch Miranda, «Os Circuitos Económicos», in A. H. de Oliveira Marques (dir.), *op. cit.*, vol. 2, pp. 261-283.

²⁷⁶ O holandês Andreas Everardus Van Braam Houckgeest (1739-1801), chefe da feitoria da V. O. C. entre 1790- 1795, afirma ser impossível existir noutro local semelhante amálgama de nacionalidades e figuras tão bizarras ou tamanha variedade de raças (cf. Charles Boxer, *Fidalgos no Extremo Oriente*, p. 269).

²⁷⁷ Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 85-98 e John Keay, *The Honourable Company*, pp. 208-209 descrevem a estadia da embarcação no Sul da China.

²⁷⁸ Os barcos estrangeiros, ao chegar à China e após a sua medição, pagam ao imperador «direitos de tonelagem, chamados medição» (Carlos José Caldeira, *Macau em 1850: Crónica de Viagem*, 1999, p. 96). Sobre o processo de medição das embarcações, veja-se Anders Ljungstedt, *An Historical Sketch of the Portuguese Settlement in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China & Description of the City of Canton*, 1992 [1835], pp. 70-71.

²⁷⁹ O termo *hopu* designa quer o posto alfandegário chinês que cobra direitos sobre as mercadorias importadas e exportadas da/para a China quer o superintendente da alfândega marítima chinesa que supervisiona o comércio e cobra os direitos de tonelagem nos portos de Macau, desde cerca de 1684, e Cantão (vejam-se Conde de Lapérouse, *Voyage de Lapérouse autour du monde pendant les années 1785, 1786, 1787 et 1788*, 1970, p. 207; Anders Ljungstedt, *op. cit.*, pp. 69-70; António Feliciano Marques Pereira, *As Alfândegas Chinesas de Macau*, 1870, *passim* e Weng Eang Cheong, *The Hong Merchants*, pp. 193-213, 230-233).

²⁸⁰ Os ingleses continuarão a tirar partido dos conhecimentos linguísticos dos franceses, e, em 1716, Madras informa Londres que enviara um francês que domina o chinês para Macau, com o objectivo de informar os sobrecargas da forma como devem negociar em Cantão (*Records of St. George: Public Despatches to England 1714, 18, 1929*, p. 93).

²⁸¹ Cf. *idem, ibidem*, pp. 48-51.

a sua saída, em 18 de Julho de 1700. Esta é a primeira viagem verdadeiramente lucrativa da *E. I. C.* à China, dando início à permanência sistemática de ingleses quer em Cantão quer em Macau, após terem sido recebidos amigavelmente por mercadores chineses, como Limqua e Hunshunquin,²⁸² uma vez que os interesses comerciais são mútuos, para grande desânimo dos portugueses, que se submetem aos desígnios sínicos e retiram o máximo proveito da estadia da embarcação inglesa no rio das Pérolas. Por seu turno, e face ao contacto directo com os chineses, os oficiais da *E. I. C.* concluem que Macau nada poderá fazer perante o interesse chinês em comercializar com parceiros recém-chegados, desaparecendo, gradualmente, a proeminência e o monopólio comercial gozados pelos portugueses que dependem totalmente das autoridades mandarínicas, como conclui Robert Douglas, ao chegar à cidade, em 5 de Setembro de 1699: «[...] This City is att present miserable poor; and altho ye Portuguese have ye name of ye Government, yett ye Chinese have ye Chiefe Power, and all ye Customes of ye Port, excepting some small priviledges yt ye Portuguese Ships injoy [...]».²⁸³

Douglas, decidido a fortalecer os privilégios da *E. I. C.*, conseguira, pela primeira vez, autorização do *hopu* para sobrecargas ingleses subirem a Cantão²⁸⁴ e negociarem com comerciantes designados pelas autoridades mandarínicas.²⁸⁵ Se o comércio em grande escala se processa em Cantão, os interesses dos ingleses são também defendidos em Macau através de relações económicas estabelecidas com comerciantes independentes e com as autoridades da cidade. No entanto, os sobrecargas tentam permanecer no enclave o menor tempo possível, uma vez que é em Cantão que se desenvolve o contacto com os chineses, sendo a presença inglesa na China, no período de que nos ocupamos, sobretudo comercial.

O *Macclesfield* deixa Macau em 1700, dando início ao comércio inglês em Cantão, que revoluciona as relações anglo-portuguesas na China meridional, tornando-se o enclave, a partir de então, porto de chegada e residência dos oficiais ingleses durante uma parte do ano.²⁸⁶

Em 23 de Novembro de 1699, a Companhia nomeia Allen Catchpole como presidente do Conselho dos Negócios na China, em acumulação com o cargo de cônsul-geral inglês.²⁸⁷ Na impossibilidade de fundar uma feitoria,

²⁸² Vide Hosea Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 87-88.

²⁸³ *Idem, ibidem.*

²⁸⁴ Autorização necessária sempre que um barco inglês chega a Macau (B. L.-O. I. O. C., G/12/76, fl. 21).

²⁸⁵ Hosea Morse, *op. cit.*, vol. 1, p. 89.

²⁸⁶ Em Maio de 1700 partem, de Madras, para Macau, o *St. Peter* e o *St. Paul*, que regressam no início de 1703 (cf. *Records of St. George: Diary and Consultation Book of 1700*, 1922, p. 37; *ibidem*, 1703, 1927, p. 6). Três anos depois, os barcos ingleses levam comandantes portugueses (*ibidem*, p. 12; *ibidem*, 1707, 1929, p. 23).

²⁸⁷ Cf. James Bromley Eames, *op. cit.*, pp. 51-53 e John Keay, *The Honourable Company*, pp. 209-211. O presidente do *Select Committee* será, mais tarde, referido pelos chineses como *taipan* [cf. chapa do ouvidor de Macau (06-04-1791) em Jin Guo Ping e Wu Zhiliang (eds.), *op. cit.*, vol. 1, doc. n.º 135].

o Conselho deveria procurar outras formas de estabelecer relações comerciais com o Império do Meio²⁸⁸ e obter um mercado para os têxteis e chumbo ingleses. Catchpole parte no *Eaton*, carregado de pimenta na recém-fundada feitoria inglesa do Bornéu, vindo a encontrar-se com o *Macclesfield*, na ilha de Sanchoão, em Outubro de 1700, onde ambos os barcos são detidos pelo *hopu*, até que, em Dezembro, Catchpole se dirige quer para Macau, com o objectivo de tratar de negócios relativos a embarcações enviadas do Bornéu, quer para Cantão, onde permanece temporariamente. No entanto, o comércio e os interesses pessoais originam conflitos entre os sobrecargas ingleses e as autoridades imperiais,²⁸⁹ anulando os efeitos desta viagem.

A partir de 1700, a Companhia, que em 1709 passa a chamar-se *United Company of Merchants of England Trading to the East Indies*, como resultado da fusão entre a ‘velha’ e a *New East India Company*,²⁹⁰ começa a enviar anualmente vários barcos a Cantão,²⁹¹ não podendo os estrangeiros, por questões de segurança interna, aprender chinês nem permanecer na cidade além do período de trato,²⁹² enquanto os chineses, embora o façam ilegalmente, não estão autorizados a abandonar o país.

Macau, para além de porta de entrada europeia no Império do Meio, é, desde cedo, uma plataforma de encontro entre tripulações inglesas de várias embarcações, destino de correspondência da *E. I. C.*,²⁹³ inclusive através de barcos portugueses,²⁹⁴ bem como local de reabastecimento,²⁹⁵ reparação²⁹⁶ e protecção de embarcações inglesas em caso de tempestade;²⁹⁷ de encontro

²⁸⁸ Sobre a actividade de Catchpole e dos ingleses em geral, em Chussan, Amoy e Pulo Condor, vejam-se B. L. – O. I. O. C., G/12/6, fls. 793-921; G/12/14; G/12/16, fls. 267-277 (Outubro 1701-Abril 1702); G/12/17 e John Bruce, *op. cit.*, vol. 3.

²⁸⁹ Cf. Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, pp. 109-115.

²⁹⁰ Veja-se John Keay, *The Honourable Company*, pp. 212-213.

²⁹¹ Vide B. L. – O. I. O. C., G/12/6, fls. 821-877. De acordo com Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, p. 112, a *E. I. C.* envia, em Novembro de 1700, cinco barcos à China, entre os quais, o *Seaford* e o *Rising Sun*, para Cantão, afirmando o autor, na página 113, que, logo desde 1700, a *E. I. C.* enfrenta os obstáculos que se prolongam ao longo dos duzentos anos da sua presença na China, a dificuldade de vender produtos ingleses e de conseguir a prata exigida, como pagamento, pelos chineses.

²⁹² Devido às monções e exigências mandarínicas, as embarcações inglesas devem chegar ao Sul da China, entre o final de Junho e meados de Setembro e partir antes do início de Fevereiro (período da chamada *trading season*).

²⁹³ Macau é, desde cedo, origem e destino da correspondência entre os residentes ingleses e os barcos ocidentais que se aproximam da China, para que se possa preparar convenientemente a chegada das tripulações (cf. B. L. – O. I. O. C., G/12/32, fl. 16).

²⁹⁴ Cf. *ibidem*, R/10/5, fls. 1, 16-19, 52; R/10/6, fl. 119; R/10/11, parte 2, fls. 37-38.

²⁹⁵ *Ibidem*, G/12/78, fl. 29.

²⁹⁶ *Ibidem*, G/12/82, fl. 21 e Jin Guo Ping e Wu Zhiliang (eds.), *op. cit.*, vol. 1, docs. n.º 228-229.

²⁹⁷ Cf. B. L. – O. I. O. C., R/10/13, fls. 201-202; G/12/6, fl. 821 e *Records of St. George: Letters to Fort St. George 1684-1685*, vol. 3, 1917, pp. 42-43. Para além dos casos já referidos, o *Canterbury*, ao regressar de Amoy, vê-se forçado a atracar em Macau, entre Maio e Setembro de 1703, para evitar as monções (cf. Alexander Hamilton, *A New Account of the East Indies*, vol. 2, 1930, p. 118). Os pedidos de barcos europeus para atracarem em Macau são frequentes e, em 5 de

inicial com o *hopu* e de assinatura de contratos comerciais com os chineses; de armazenamento de mercadoria²⁹⁸ e, posteriormente, espaço de habitação, aprendizagem da língua chinesa e de compra de escravos aos portugueses.²⁹⁹ O enclave torna-se também um espaço estratégico utilizado pelas autoridades mandarínicas para controlar os comerciantes que chegam à China. A partir de 1710, todos os barcos da Companhia, bem como os *country ships*,³⁰⁰ se dirigem para o empório chinês, via Macau, de forma a trazer para a Índia e Inglaterra, entre outras mercadorias, a seda, a porcelana e o rendível chá³⁰¹ cada vez mais apreciado na metrópole.³⁰²

Desde o início da centúria de setecentos, aumentam os pedidos de sobrecargas para permanecer em Macau, como indica a correspondência trocada entre o Senado e os sucessivos governadores, tentando os vereadores, grandes comerciantes da cidade,³⁰³ evitar o acesso de possíveis competidores ao enclave, vendo-se os sucessivos capitães-gerais forçados a justificar as autorizações de entrada e permanência de mercadores estrangeiros.

Podemos assim concluir que, na sequência das tréguas anglo-portuguesas, não são apenas os barcos da *E. I. C.* que se dirigem para a China e, dois anos após a assinatura das mesmas e da viagem do *London*, em 27 de Junho de 1637, quatro navios da frota da associação comercial de

Novembro de 1721, o capitão-geral Telo e Meneses informa o Senado de que «[...] o barco Inglês, corsário [de George Shelvoche] com patente do seu Rei para andar a corso contra os seus inimigos hespanhóis, pedindo na dita patente aos Reis e Monarcas Amigos que no porto donde chegar necessitado de alguma coisa, o socorressem e favorescessem [com auxílio]; em razão do que o dito Governador lhe deu licença [...], atendendo à necessidade, em que se achavam com o seu barco totalmente arruinado [...]» (in Padre Manuel Teixeira, *Macau no Século XVIII*, p. 235). Este barco é mais tarde vendido aos portugueses. Vejam-se os relatos de William Betagh, *A Voyage Round the World*, 1728, p. 166 e Captain George Shelvoche, *A Voyage Round the World, Begun in 1719-22*, 1928, p. 243. Shelvoche viaja no *Speedwell*, cujo relato de viagem, em 11 de Novembro de 1721, refere a chegada à rada de Macau, «[...] a Portuguese settlement near the entrance of the river of Canton [...] being a place where ships always stop for a pilot to carry them up the river of Canton [...]» (*idem, ibidem*).

²⁹⁸ Cf. *Records of St. George: Despatches from England 1744-47*, 1931, p. 24.

²⁹⁹ Cf. B. L. – O. I. O. C., G/12/76, *Consultations*, 1782-1783, fl. 91.

³⁰⁰ Embarcações do *country trade* (entre a Índia e a China). A *E. I. C.* utiliza este comércio para transportar mercadoria e, mais tarde, traficar ópio da Índia, vital para a compra de chá no Império do Meio.

³⁰¹ Para uma síntese do início do comércio inglês (de chá) no Sul da China, vejam-se: Earl H. Pritchard, *Anglo-Chinese Relations*, pp. 70-74; Michael Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800-42*, 1951, pp. 1-17 e J. H. Parry, *op. cit.*, p. 83. De acordo com Susan Naquin e Evelyn S. Rawski, *Chinese Society in the Eighteenth Century*, 1987, p. 104, o comércio inglês de chá, apesar de ser rendível para os mercadores de Cantão, representa menos de quinze por cento da colheita anual chinesa consumida no mercado interno.

³⁰² De acordo com Hosea Ballou Morse, *op. cit.*, vol. 1, p. 9, em 1689, é importado o primeiro chá da China (Amoy) pela *E. I. C.*, acabando a planta por revolucionar o comércio da instituição no século XVIII.

³⁰³ Cf. António M. Martins do Vale, *Os Portugueses em Macau (1750-1800): Degredados, Ignorantes e Ambiciosos ou Fiéis Vassalos d'El Rei?*, 1997, pp. 20-32, que caracteriza os interesses da minoria mais rica que constitui o Senado.

Sir William Courteen, sob o comando de John Weddell, que participara na tomada de Ormuz, ancoram nas ilhas a Sul de Macau depois de terem passado por Goa, trazendo a bordo alguns missionários de Malaca, bem como Peter Mundy, que redige um minucioso diário ilustrado durante a sua estada em Macau, a primeira descrição inglesa do estabelecimento. Esta é a primeira expedição totalmente inglesa ao enclave, fruto de iniciativa privada, indicando os conflitos da tripulação (quer com portugueses quer com chineses) que os ingleses não poupariam esforços para partilhar, com os portugueses, os lucros do comércio em Cantão. Tal como acontece quando da chegada do *London*, a Cidade do Santo Nome de Deus defende sucessivamente os seus interesses comerciais e económicos, desenvolvendo estratégias em três frentes para o fazer, nomeadamente junto do mandarinato, de Lisboa, através do vice-rei da Índia, e das tripulações inglesas.

Com a viagem do *London*, sob bandeira portuguesa (encoberta) e com o objectivo de 'furar' o bloqueio holandês, os ingleses têm um primeiro contacto com Macau, tentando os sobrecargas da embarcação estabelecer contactos comerciais directos com os chineses e fundar uma feitoria no Sul da China, nomeadamente no enclave. O primeiro projecto arrasta-se pelo século XVII, até 1699, data da viagem do *Macclesfield* e do estabelecimento das relações comerciais inglesas directas com Cantão, e o segundo será concretizado, em 1841, após a primeira Guerra do Ópio, com a fundação de Hong Kong.

Bibliografia ³⁰⁴

Fontes manuscritas

British Library (*Oriental and India Office Collection*, Londres):

G/12/1-3, 6-7, 10, 13-17, 32, 76, 78, 82;

G/3

G/17

G/19;

G/36;

G/40/4-5, 10-11, 14-15, 19-20;

R/10/5, 6, 11, 13.

Public Record Office (Londres)

SP 89/3-4, 9-10, 12, 17, 28, 31, 50, 67, 80.

Biblioteca Nacional (Lisboa)

Fundo Geral, códice 7640.

³⁰⁴ Na medida em que a informação bibliográfica dos estudos e das fontes impressas apresentados em nota de rodapé é suficiente para a identificação das obras, na bibliografia apresentamos apenas as fontes manuscritas consultadas.

Instituto dos Arquivos Nacionais /Torre do Tombo (Lisboa)

Livros das Monções, livros. 27, 29, 31, 33-35, 38, 44-45, 48, 50;
Colecção de S. Vicente, vol. 12.

Filмотeca Ultramarina Portuguesa (Lisboa)

Arquivo Histórico de Goa, *Livro dos Segredos*, n.º 1.

Biblioteca da Ajuda (Lisboa)

Ms. Av. 54-X-19;
cód. 49-IV-56, 51-VII-34.

Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa)

Macau, caixas 1-2, 6, 13, 20, 31.