

# ***A ROTA MARÍTIMA DA SEDA E O GRANDE VOLUME DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DE MACAU, DOS FINAIS DA DINASTIA MING AOS FINAIS DA DINASTIA QING***

*Yang Renfei* \*

Desde os finais da dinastia Ming até à queda dos Qing, ou seja, no período que medeia entre o século XVII e o início do século XX, com a expansão e ligação das rotas marítimas por todo o mundo, o fortalecimento da influência do Ocidente sobre o Oriente e o estabelecimento de amplas relações a nível mundial, registaram-se grandes mudanças na rede do comércio internacional. Neste contexto histórico, a milenar «*rota marítima da seda*», através da qual se efectuava o intercâmbio entre a China e o resto do mundo, também registou mudanças significativas. Contribuindo não apenas para a realização do intercâmbio e comércio directo entre a China e o Ocidente, com o desenvolvimento do porto de Macau e a crescente procura de produtos de seda chineses no mercado internacional, a rota marítima da seda desenvolveu-se consideravelmente, tendo-se transformado numa grande via comercial, interna-cional, servindo principalmente para o transporte de produtos de seda e porcelana. Macau era o centro desta via, e a zona costeira, nomeadamente Cantão (e mesmo todo o continente) começou assim a expandir-se para o Pacífico, Atlântico e Índico. Esta via, que então se formava, não tinha precedentes na História. O presente trabalho, tenta precisamente fazer uma análise da formação, estruturação, características e influência desta rota marítima comercial, focando também a prosperidade do comércio entre a China e o estrangeiro durante esse mesmo período.

---

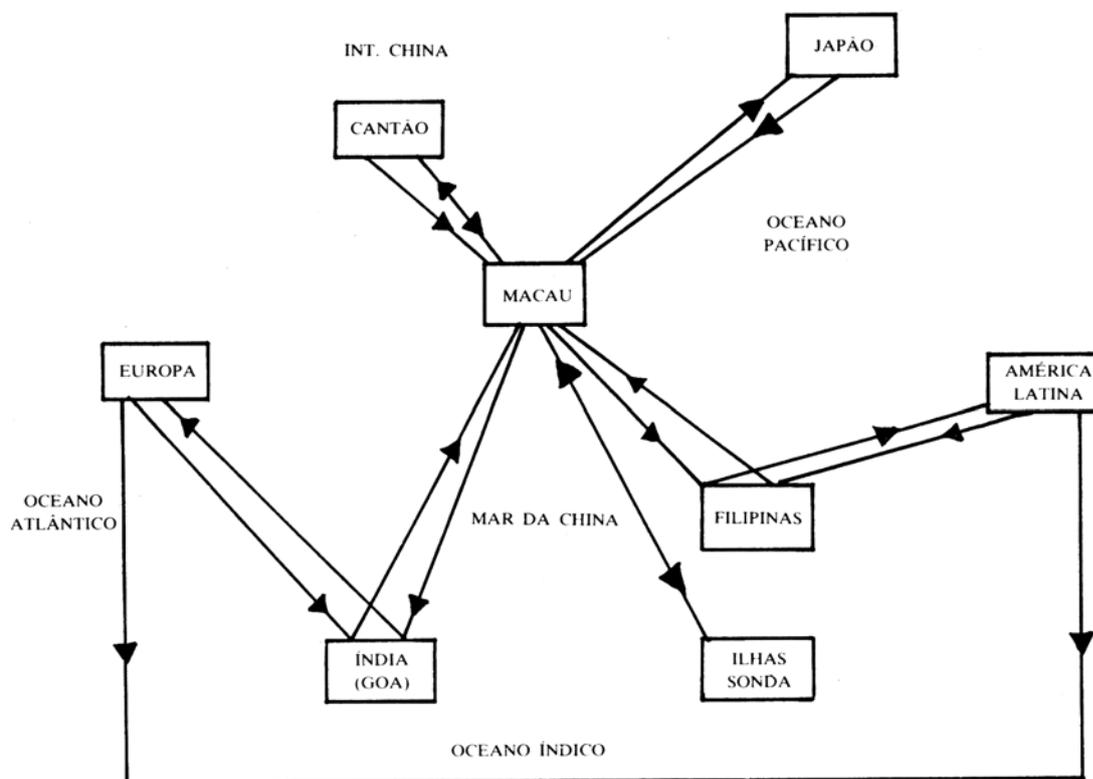
\* Professor da Academia de Ciências Sociais da Província de Guangdong.

# I

## MACAU, CENTRO INTERNACIONAL DO COMÉRCIO DA ROTA MARÍTIMA DA SEDA

Em 1513, os comerciantes portugueses aportaram pela primeira vez na costa chinesa, para negociar com os comerciantes chineses nas ilhas das províncias de Fujian e Zhejiang. Em 1535, os portugueses entraram em Macau, e, em 1553, subornando alguns funcionários locais de Xiangshan, obtiveram autorização para aportar em Macau, sob pretexto «*dos barcos terem sofrido devido à tempestade e, portanto, pedimos emprestado Hao-Ching (Macau) para secar a mercadoria molhada*»<sup>1</sup>; em 1557, os portugueses ocuparam Macau, contra um pagamento anual de 500 taéis de prata. «*Desde então, todas as outras baías deixam de ser usadas e Hao-Ching encontra-se cheio de barcos*»<sup>2</sup>. Macau começava a prosperar. Através de Macau, a seda e porcelana chinesas eram transportadas para todo o mundo e Macau era o centro internacional deste comércio. Os 60 anos que medeiam entre 1580 e 1640, veriam o auge destas trocas comerciais. A esse período, seguiu-se a decadência, passando Cantão a ser o centro do comércio da seda, tendo as prioridades passado a ser o chá e o ópio. Esta situação só

Mapa I



<sup>1</sup> Chang Tien-Tse, «História do Comércio Sino-Português do Período de 1514 a 1644», pág. 118, Leiden, 1934.

<sup>2</sup> Guo Fei, «Anais de Guangdong do Reinado de Wanli», vol. 69, Macau.

viria a alterar-se após a Guerra do Ópio, altura em que surgiu um outro auge na exportação de produtos de seda.

As trocas comerciais durante o período em que Macau era o centro da rota marítima da seda desde os finais da dinastia Ming até aos finais da dinastia Qing efectuaram-se através de cinco rotas entreligadas, funcionando Macau não só como porta de saída da seda e produtos da China, mas também de entrada no Império do Meio dos produtos dos diversos países do mundo (ver mapa I).

Das referidas cinco rotas, três eram principais:

- 1) Cantão/Macau/Índia/Europa;
- 2) Cantão/Macau/Nagasaki;
- 3) Cantão/Macau/Manila/América Latina.

As duas secundárias eram:

- 1) Macau/Ilhas de Sunda;
- 2) Europa/América.

A linha Cantão/Macau/Índia/Europa dividia-se em dois troços: o troço Cantão/Macau/Goa, que era uma antiga via, conhecida como «*rota para o Ocidente*» e que ligava a China aos países do Sudeste Asiático e do Índico; o troço Goa/Cabo da Boa Esperança/ Lisboa e outros países europeus foi aberto só no século XV. Os dois troços, ligados, constituíam a rota directa que ligava a China à Europa.

A linha Cantão/Macau/Japão que fazia o comércio sino-japonês, passou a efectuar-se devido aos piratas japoneses, através de Macau, sendo considerada uma extensão da rota Europa-Ásia.

A linha Cantão/Macau/Manila/América Latina dividia-se também em dois troços. O troço Macau/Manila tinha sido utilizado pelos comerciantes das províncias de Fujian e Guangdong antes da dinastia Ming; o troço Manila/Pacífico/Acapulco e outros portos mexicanos era uma nova linha, que se desenvolveu nos séculos XVI e XVII. Esta rota ficou conhecida como linha do «*comércio dos galeões*», ou, nas palavras do professor Quan Hansheng, «*rota marítima da seda, que atravessava o Pacífico*»<sup>3</sup>.

A linha Macau/Ilhas de Sunda era utilizada pelos comerciantes chineses e portugueses de Macau que se deslocavam, geralmente em Novembro ou em Dezembro, para Macassar, situado ao sul do arquipélago das Cebeles nas Ilhas de Sunda, e voltavam, no ano seguinte, para Macau.

A linha Europa/América foi estabelecida quando os europeus descobriram o «*novo continente*». Foi através desta linha que a prata

---

<sup>3</sup> Quan Hansheng, «Sobre a Rota Marítima da Seda do Pacífico durante o Período dos Finais da Dinastia Ming e os Inícios da Dinastia Qing», revista mensal de História, n.º 10.

da América passou a ser transportada para Lisboa e Madrid e enviada para o Oriente, para pagar as mercadorias que a Europa não possuía e tanto cobiçava.

A grande circulação internacional do comércio da rota marítima da seda, composta pelas cinco linhas acima mencionadas, dividia-se em duas pequenas vias, e caracterizava-se, nomeadamente, pela combinação da prata e da seda e pelo facto de Macau ser o porto de trânsito. Destas duas, a primeira compreendia a Europa, Macau e o Japão. Na sua obra *Macau Histórico*, o historiador português C. A. Montalto de Jesus referia-se assim a esta via: «*O comércio entre a Europa e o Japão era monopolizado pelo nosso país. Todos os anos mandávamos para Lisboa frotas compostas de grandes veleiros e barcos carregados de produtos de lã, roupas, objectos de vidro, relógios da Inglaterra e da Flandres e vinho de Portugal, a fim de os trocar nos diversos portos. Os barcos partiam de Goa, carregavam especiarias e pedras preciosas em Cochim, especiarias em Malaca e sândalo na ilha de Samatra, que depois trocavam por produtos de seda em Macau, sendo esta novamente trocada por ouro e prata no Japão... Finalmente, faziam mais uma escala em Macau, de vários meses, para carregar produtos de seda, almíscar, pérolas, objectos de marfim e madeira finamente trabalhados, e objectos de laca, cerâmica e porcelana, para então voltarem para a Europa*»<sup>4</sup>. Formou-se assim uma via comercial de considerável envergadura que atravessava os oceanos Índico e Pacífico e o Mar da China.

A segunda via era a da Europa/Malaca/América Latina. Os comerciantes chineses e portugueses de Macau transportavam produtos de seda para Manila, de onde os comerciantes espanhóis os transportavam, bem como pequenas quantidades de produtos locais, para países da América Latina, nomeadamente o México, Chile, Argentina, Panamá, trazendo de volta prata para Macau, através da Europa, com a qual se compravam outra vez em Macau produtos de seda e outras mercadorias chinesas. Assim se ligavam entre si a rota marítima da seda do Pacífico à rota da seda Europa/Ásia, ampliando a envergadura da tradicional rota marítima da seda da história dos transportes e comunicações entre a China e o Ocidente.

Pode dizer-se que a união destas duas vias permitiu que a seda chinesa e a prata latino-americana se unissem para ligar todos os pontos de partida e chegada da rota da seda, constituindo uma rede comercial com características próprias. Seria conveniente e exacto designarmos por «rota marítima da seda e da prata» esta rota marítima internacional, a qual tinha Macau por centro durante o período entre os finais da dinastia Ming e o início da dinastia Qing.

---

<sup>4</sup>C. A. Montalto de Jesus, «Macau Histórico», pág. 53, Hong Kong, 1902.

## II

### A PROSPERIDADE COMERCIAL DA ROTA MARÍTIMA DA SEDA

A circulação do comércio internacional da rota marítima da seda veio provar que a seda era o mais importante produto da China.

A partir dos meados do século XVI, em que Macau começou a prosperar, o número dos navios estrangeiros que aportavam a Macau aumentava de ano para ano. Um funcionário da dinastia Ming, de nome Pang Shangpeng, escreveu numa obra intitulada *Discussão sobre os Assuntos Relacionados com a Segurança das Dez Mil Gerações*: «O número dos barcos estrangeiros que chegaram não ultrapassava dois ou três, mas aumentou hoje para mais de vinte, ou talvez tenha mesmo duplicado este último número»<sup>5</sup>. Por outro lado, o número de barcos que partiam de Macau aumentou também. Durante o período de 1550 a 1638, por exemplo, de dois em dois anos, cinco ou seis navios eram mandados para o Japão<sup>6</sup>, e, em 1620, o número dos barcos mercantes que partiram de Macau para Manila atingiu as duas dezenas<sup>7</sup>.

Quanto à linha do Pacífico, «segundo os registos do México, em 1575 (reinado de Wanli da dinastia Ming), já havia contactos com a China; alguns navios transportavam seda, porcelana e outros produtos chineses até ao porto de Acapulco no Pacífico, donde seriam despachados para diversas ilhas sob ocupação espanhola»<sup>8</sup>. Durante o período de 1565 a 1815, o governo espanhol enviou, anualmente, entre um e quatro navios carregados de seda, de Manila para o México<sup>9</sup>.

Estes barcos mercantes vinham carregar principalmente seda chinesa, sendo a seda crua e os produtos de seda da China a grande mercadoria de exportação. Dos produtos transportados de Goa para Lisboa, a seda constituía uma das principais mercadorias. Faria e Sousa referiu, em *Ásia Portuguesa*, que os portugueses recebiam anualmente de Macau 53 mil caixas de produtos de seda<sup>10</sup>. Durante o período de 1580 a 1590, por exemplo, a seda crua que anualmente era recebida em Goa, rondava os três mil picos, num valor de 240 mil taéis. Em 1635, esse número subiu para 6 000 picos<sup>11</sup>. Cada

---

<sup>5</sup> «Mingjing Shiwen Bian», vol. 357.

<sup>6</sup> Estatísticas e análises feitas a partir dos registos de «Fidalgos no Extremo Oriente» 1550-1770, da autoria de C. R. Boxer, Oxford University Press.

<sup>7</sup> William L. Schurz, «Galeão de Manila», pág. 132, Nova Iorque, 1959.

<sup>8</sup> «Enciclopédia das Filipinas», vol. 15.

<sup>9</sup> «Enciclopédia das Filipinas», vol. 43.

<sup>10</sup> Manuel de Faria e Sousa, «Ásia Portuguesa», Lisboa.

<sup>11</sup> C. R. Boxer, «The Great Ship from Amacon — Annals of Mação and the Old Japan Trade 1555-1640», pág. 6, Lisboa.

barco que aportava em Goa carregava em geral 1 000 picos de seda branca, 10 mil a 12 mil peças de damasco e tafetá de cores diversas, 3 a 4 picos de oiro, 500 a 600 picos de bronze, 6 a 7 picos de almíscar, 200 a 300 picos de açúcar, 2 000 picos de madeira da China, 200 picos de cânfora e uma grande quantidade de cerâmicas e porcelanas<sup>12</sup>. Um pico de seda cufava cerca de 80 taéis e uma peça de tecido de seda cinco taéis, totalizando um valor global superior a cem mil taéis. Devido aos bons lucros do comércio da seda chinesa, a família real de Lisboa mandava todos os anos vários navios para comprarem produtos de seda e outras preciosidades; os comerciantes portugueses em geral dedicavam-se ao negócio da seda entre Macau e Goa.

A seda chinesa gozava de alta fama no Japão, sendo a mais importante fonte de matérias-primas para a indústria têxtil da seda japonesa, «*utilizada para tecer juan e zhu (variedades de tecidos de seda, finos e resistentes)*»<sup>13</sup>. Na altura, houve quem dissesse que os portugueses transportavam seda branca, oiro, almíscar e porcelana em grandes quantidades de Macau para o Japão, e, em troca, traziam de volta apenas prata<sup>14</sup>. Dos barcos que navegavam para o Japão, a seda ocupava mais de 70% do valor global das mercadorias a bordo. Em 1600, por exemplo, a mercadoria que um navio mercante português levava a bordo tinha um valor de 137 mil taéis de prata, dos quais 107 mil taéis eram produtos de seda, ou seja, 77% do total das mercadorias<sup>15</sup>. Durante o período entre os finais da dinastia Ming e o início da dinastia Qing, os produtos de seda mandados para o Japão atingiam um volume considerável, havendo quem calculasse que a seda crua exportada em 1612 para o Japão atingiu os cinco mil picos<sup>16</sup>, tendo, em 1641, os barcos mercantes chineses transportado para terras nipónicas 127 175 jin (2 jin = 1 quilo) de seda crua e 234 981 peças de tecidos de seda<sup>17</sup>. O comércio de seda sino-japonês era importantíssimo tanto para Macau como para os comerciantes portugueses e chineses.

Em Manila, havia um famoso mercado de seda crua, conhecido localmente como «*Bali*»<sup>18</sup>, onde os comerciantes chineses «*vendem aos espanhóis as mercadorias seguintes: rolos de fina seda crua de*

---

<sup>12</sup> Ver 11.

<sup>13</sup> Hu Zongxian, «Chouhai Tubian», vol. 2.

<sup>14</sup> Quan Hansheng, «Comércio Externo de Macau após os Meados da Dinastia Ming», Universidade Chinesa de Hong Kong, Jornal do Instituto da Cultura Chinesa, vol. 5, n.º 1.

<sup>15</sup> C. R. Boxer, «O Grande Navio de Amacau», págs. 179-189, «The Christian Century in Japan 1549-1650», University of Califórnia Press, 1951.

<sup>16</sup> «Contexto Histórico da Hegemonia Marítima do Oriente», Londres, pág. 89.

<sup>17</sup> «Troca de mercadorias dos Chineses em Nagasaki», 1954, pág. 30.

<sup>18</sup> «As Relações Sino-Filipinas e os Chineses Residentes nas Filipinas», vol. 1, pág. 245.

*apenas duas fibras, seda de qualidade relativamente baixa em rolinhos, de cor branca e de outras cores, tecidos de seda de uma cor e coloridos com motivos e padrões diversificados, tecidos de seda de fundo dourado, ou bordados a fio dourado e prateado, brocados coloridos e brilhantes, picotes polidos, tecidos de algodão de padrões, qualidades e usos diversos... assim como outras mercadorias chinesas»<sup>19</sup>.*

Durante um longo período, a seda crua que se consumia em Manila chegava ali pelas mãos dos comerciantes chineses; muito embora os comerciantes portugueses de Macau e os espanhóis de Manila tentassem controlar o mercado da seda crua de Manila, o monopólio por parte dos comerciantes chineses perdurou até 1617. Após o ano de 1619, os galeões portugueses começaram a chegar regularmente a Manila. Em 1620, vinte navios de Macau chegaram a Manila. Na altura, o bispo Salazar, que os espanhóis mandaram para Manila, referiu que a seda chinesa ocupava a maior percentagem das mercadorias que os barcos portugueses transportavam para Manila. *«Vieram (de Macau) para cá barcos carregados de produtos locais para fazer trocas... À exceção dos cereais acima referidos, a maioria das mercadorias a bordo era constituída por produtos de seda (brocados coloridos, de cor preta com motivos, de fios dourados e prateados, entre outros) e tecidos de algodão de cor branca e preta, também em grande quantidade»<sup>20</sup>.*

No entanto, em vez de dizer que o mercado da seda de Manila visava as próprias Filipinas, seria preferível dizer que a existência deste mercado pretendia satisfazer a grande procura de produtos de seda chineses na América Latina. Fernando Silva referiu em 1626: *«Sem contar estes produtos (de seda) que vêm de Macau, os barcos espanhóis (das colónias latino-americanas espanholas) careceriam de mercadoria para carregar»<sup>21</sup>.* Precisamente por esta razão há quem designe por *«barcos da seda»* os galeões que navegavam pelo Pacífico e este percurso por *«rota da seda do Pacífico»*. Antes de 1636, um galeão transportava 300 a 500 caixas de produtos de seda; em 1636, um galeão carregou a bordo mil caixas de seda crua. Uma caixa continha, segundo os registos da carga dum galeão que se fez ao mar em 1774, 250 peças de brocado e madrepérola de Cantão, 72 peças de gaze de seda de cor escarlate, num peso de 250 libras; havia outro tipo de caixa, que continha, cada, 1 140 pares de meias de seda, num peso de 230 libras<sup>22</sup>. Em 1731, um galeão levou a bordo

---

<sup>19</sup> «As Relações Sino-Filipinas e os Chineses Residentes nas Filipinas», vol. 1, pág. 146.

<sup>20</sup> Chen Jinghe, «Os Chineses Residentes nas Filipinas no Século XVI», pág. 67.

<sup>21</sup> Schurz, «Galeão de Manila», pág. 132.

<sup>22</sup> Blair e Robertson, «Barco Vindo da China», vol. 27, pág. 269, «The Philippine Islands 1493-1803», Cleveland, 1902.

60 mil pares de meias de seda<sup>23</sup>. As meias de seda chinesas eram finamente fabricadas, bonitas, e vendiam-se a preços mais baixos do que os produtos de outras proveniências, sendo apreciadas pelos povos latino-americanos das diversas camadas sociais. No México, «à exceção dos produtos de seda chineses, não se vendiam produtos de seda de outra proveniência»<sup>24</sup>. Desde o Chile ao Panamá, a roupa dos espanhóis, desde o vestuário dos eclesiásticos até às capas e meias de seda que se usavam entre o povo de Lima em geral, eram confeccionadas com tecido de seda chinesa, fina ou crua<sup>25</sup>.

A partir destes dados, embora não esteja ainda ao nosso alcance uma estatística completa e sistemática das exportações de seda chinesa, e sem analisar e considerar o contrabando que os comerciantes chineses efectuavam com o Japão e o Sudeste Asiático, bem como o negócio de seda que os holandeses faziam tomando Taiwan como centro, podemos crer que, durante o período dos finais da dinastia Ming aos finais da dinastia Qing, o volume dos produtos de seda transportados a partir de Macau era considerável e a envergadura do comércio sem precedentes, merecendo maior consideração o facto de que se tratava dum negócio no sentido da real palavra, que envolvia enormes volumes de mercadoria (seda), e não moeda, nem oferta. Antes das dinastias Sui e Tang, as exportações de produtos de seda já tinham atingido um volume considerável, mas o verdadeiro volume do negócio dos produtos de seda era ainda reduzido. Por exemplo, o comércio de seda entre os Tang e os *Huihe* existia, porque os *Huihe* tinham ajudado a reprimir a Rebelião de Anshi, e, como recompensa, os dominantes Tang tinham de comprar anualmente aos *Huihe* milhares de cavalos, ao preço de 40 a 50 peças de seda por cabeça<sup>26</sup>; este «negócio» era desigual e obrigatório, e não reflectia preocupações comerciais, sendo uma forma de retribuição; durante o período das dinastias Song e Yuan, a seda chinesa era exportada de Cantão e Quanzhou para o Japão, Índia e Arábia, sendo neste caso um artigo de troca especial, «moeda forte» que era utilizada também como presente para os missionários estrangeiros, e preciosas ofertas para os hóspedes estrangeiros<sup>27</sup>; durante o período dos inícios e meados da dinastia Ming, existia um sistema de comércio, sob a forma de contributos, em que o comércio se encontrava subordinado a

---

<sup>23</sup> «Enciclopédia das Filipinas», vol. 15.

<sup>24</sup> «Enciclopédia das Filipinas», vol. 43.

<sup>25</sup> Quan Hansheng, «Sobre a Rota Marítima da Seda do Pacífico durante o Período dos Finais da Dinastia Ming e os Inícios da Dinastia Qing», revista mensal *História*, n.º 10, págs. 77-78.

<sup>26</sup> «Colectânea de Baishi Changqing», vol. 40, «Carta Dirigida ao Cão».

<sup>27</sup> Shen Fuwei, «História do Intercâmbio Cultural entre a China e o Ocidente», pág. 260.

relações de retribuição, sendo um negócio de natureza política, sem preocupação económica. As ofertas enviadas, durante a dinastia Ming, aos países tributários, eram compostas principalmente de diversos tipos de tecidos de seda e algodão, atingindo um nível surpreendente. Em 1476 (ano 12 do reinado de Chenghua), por exemplo, 37 550 peças de seda foram oferecidas aos missionários dos países tributários, ou seja, mais de metade da produção anual planificada de todo o país<sup>28</sup>. Este tipo de comércio, que deixou fundas marcas na economia chinesa, existiu até à altura do desenvolvimento de Macau, quando o comércio de seda de carácter puramente comercial foi reconhecido pelos governos das dinastias Ming e Qing.

Apesar do facto da seda ter cedido ao chá o primeiro lugar nas exportações chinesas, a partir do período entre os finais da dinastia Ming e a dinastia Qing, a seda continuava a ser a segunda maior mercadoria de exportação. No período de 1800 a 1833, exportava-se seda crua de Cantão, tendo sido exportados 1 187 picos nos anos de 1800 a 1804, 1 933 picos nos anos de 1810 a 1814, 4 361 picos nos anos de 1820 a 1824 e 8 080 picos nos anos de 1830 a 1832<sup>29</sup>, cifras estas que mostram uma evidente recuperação após um período de recessão.

Não faltam pois razões para crermos que o comércio internacional, que teve Macau como centro durante este período, era efectuado fundamentalmente com base nos produtos de seda, devendo-se esta situação à conjuntura da época.

### III

## MOTIVOS QUE LEVARAM À CENTRALIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL DA ROTA MARÍTIMA EM MACAU

Durante o período dos finais da dinastia Ming aos finais da dinastia Qing, Macau é o centro desta actividade comercial, devido à situação internacional da altura: o nível do desenvolvimento social da China e dos países estrangeiros, o progresso da ciência e da tecnologia, as vantagens do porto de comércio e outros importantes factores.

Em primeiro lugar, as grandes descobertas geográficas permitiram melhorar as comunicações, e, portanto, a circulação comercial. Anteriormente, o comércio e os contactos entre a China e o estrangeiro eram fundamentalmente unidireccionais, não se tendo formado ainda um sistema de circulação de mercadorias, e a seda crua, produtos de seda, porcelana e especiarias eram preciosos

---

<sup>28</sup> «Registos do Imperador Xuanzong da Dinastia Ming», vol. 165.

<sup>29</sup> Li Jinming, «História do Comércio Externo da Dinastia Ming».

produtos do Oriente procurados pelos europeus, que tentavam, havia muito, encontrar uma rota directa para o Oriente. Nos finais do século XIV, o império de Tamerlão desenvolveu-se na Ásia Central e cortou as comunicações entre a China e o Ocidente, o que despertou entre os europeus o desejo de abrir uma rota marítima que permitisse chegar ao Oriente. Entretanto, os europeus aprenderam a usar e desenvolveram a bússola e as armas de fogo, duas invenções chinesas, e os conhecimentos e as técnicas astronómicas e de navegação dos árabes. A teoria do Sol como centro do sistema solar, o enriquecimento dos conhecimentos geográficos, a divulgação da navegação segundo as latitudes, os conhecimentos da navegação e o progresso da tecnologia de construção naval proporcionaram condições para os europeus realizarem as «*grandes descobertas geográficas*» e abriram uma «*nova rota*» para o Oriente. Vasco da Gama, Fernão de Magalhães e outros navegadores portugueses e espanhóis, conseguiram unir o mundo intencionalmente, na procura duma nova rota rumo ao Oriente. Nos finais do século XV e inícios do século XVI, os portugueses chegaram ao Índico e à China; os espanhóis chegaram ao Pacífico; os principais continentes e oceanos do Globo encontravam-se assim unidos!

Uma das maiores influências dos descobrimentos e da abertura da nova rota para o Oriente foi o estabelecimento das relações comerciais a nível mundial. Entre os principais continentes, da Europa à Ásia, da Europa à América, da Ásia à América, foram estabelecidas relações comerciais e culturais multilaterais, até então sem precedentes. Embora estas relações fossem indubitavelmente estabelecidas com bases nas colónias por parte do Ocidente, pode afirmar-se, de certo modo, que, sem estas ligações, seria impensável o ressurgimento do comércio da rota marítima da seda.

Em segundo lugar, o aparecimento da indústria têxtil da seda e da «*febre internacional*» desse produto, constituiu o principal factor do volume do comércio internacional da rota marítima da seda.

Apesar da sua reduzida superfície, Macau passou a ser um ponto de trânsito do comércio internacional da seda graças ao facto de se encontrar junto de um enorme mercado e de um desenvolvido centro têxtil deste produto. Em Cantão, capital provincial de Guangdong, realizava-se anualmente uma feira comercial, de dois a quatro meses. Em 1580, passaram a realizar-se duas feiras por ano, podendo os comerciantes estrangeiros de Macau comprar, em Janeiro, mercadorias que seriam vendidas em Manila, na Índia e na Europa, e comprar, em Junho, mercadorias para vender no Japão, conseguindo assim despachar a tempo as suas mercadorias separadamente na época da monção do sudoeste e da monção do nordeste<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Chang Tien-Tse, «História do Comércio Sino-Português do Período de 1514 a 1644», pág. 118, Leiden, 1934.

O mercado da seda de Cantão era fornecido pelos mercados nacionais. Durante as dinastias Ming e Qing, a indústria têxtil da seda chinesa encontrava-se concentrada nas províncias de Jiangsu e Zhejiang, «os grandes comerciantes de Shaanxi, Shanxi e Beijing percorriam milhares de quilómetros para comprar diversos produtos de seda no Leste do Zhejiang»<sup>31</sup>; e, na região de Suzhou e Hangzhou, «desde os reinados de Qianlong e Wanli, a fição da seda vem a desenvolver-se de geração em geração, tendo surgido inúmeras variedades deste produto»<sup>32</sup>. Na cidade de Suzhou, surgiu um grande número de teares para tecer diversas variedades de seda, como a gaze, brocado, damasco e tecidos de algodão, entre outros, e estes produtos, bonitos e requintados, eram exportados na sua maioria para a Europa, para além de serem consumidos, nacionalmente, pela classe feudal dominante. A província de Guangdong era também uma das mais importantes zonas produtoras de seda, sendo Foshan um dos centros da indústria têxtil da seda. A gaze e os brocados gozavam de alta fama na altura, sendo altamente apreciados no «Japão e no Ocidente»<sup>33</sup>.

Certos estudiosos calcularam em 77 mil picos a produção de seda da China durante as dinastias Ming e Qing<sup>34</sup>, tendo a alta produtividade e qualidade proporcionado plena garantia à exportação dos produtos da seda. Na altura, faziam-se especiais esforços para satisfazer as necessidades dos mercados estrangeiros, havendo quem dissesse que os produtos que os portugueses conseguiam «têm melhor qualidade e são mais variados do que os outros; eles (os portugueses) têm oportunidades de encomendar mercadoria segundo as suas próprias e especiais necessidades, definindo a largura, comprimento, padrão e peso do tecido de seda, para se adaptar às exigências diversas dos mercados do Japão, Índia do Leste, e Portugal»<sup>35</sup>.

A grande procura de seda na Europa e na América surgiu quando a indústria têxtil da seda na China se encontrava em pleno desenvolvimento, pois, desde os séculos XIV e XV, a produtividade europeia registara um rápido desenvolvimento, o poder de compra dos chineses aumentara e os produtos de seda chinesa deixaram de ser consumidos exclusivamente pelos nobres, conquistando cada dia mais consumidores no seio das camadas média e inferior da população. A indústria têxtil da seda na Europa encontrava-se então em desenvolvimento, existindo condições para receber um

---

<sup>31</sup> Zhang Han, «Songchuang Mengyu», vol. 4, «Registos dos Comerciantes».

<sup>32</sup> «Anais da Prefeitura de Huzhou do Reinado de Qianlong», vol. 11, Produtos.

<sup>33</sup> Wang Shimao, «Relatórios de Fujian».

<sup>34</sup> Wu Chengmin e Xu Shenxin, «Evolução do Capitalismo na China», vol. 1, pág. 326.

<sup>35</sup> «Colectânea dos Dados Históricos de Zheng Chenggong Recuperar Taiwan», pág. 115.

grande volume de seda chinesa, a tal ponto que os europeus afirmavam que «nenhuma das exportações europeias pode comparar-se à exportação de seda chinesa»<sup>36</sup>.

Quanto à comercialização da seda, a oferta e a procura complementavam-se; e só com esta harmonia foi possível fazer prosperar o comércio. Durante o período entre os finais da dinastia Ming e os finais da dinastia Qing, sem a garantia do pleno fornecimento da seda por parte da China e a procura da seda chinesa por parte da Europa e da América, nunca teria sido possível a prosperidade do comércio da rota marítima da seda, e teria sido impossível a formação dum comércio internacional com o volume do da rota marítima da seda.

Em terceiro lugar, o desenvolvimento do porto de Macau e as políticas que os governos das dinastias Ming e Qing adoptaram para com Macau promoveram o estatuto do Território como centro comercial internacional.

Antes de Cantão ter sido definido como único porto de exportação pelo governo dos Qing, Macau, como bom porto natural da época dos galeões, e, por causa das monções, altamente apreciado pelos comerciantes e negociantes mais diversos, podia usufruir plenamente das suas condições naturais para estabelecer e reforçar a sua posição.

O porto de Macau, protegido de ventos e marés, era um lugar ideal para ancorar galeões, e as condições dos outros portos e ilhas do estuário do Rio das Pérolas não se podiam comparar às do porto de Macau. Por outro lado, Macau possuía melhores condições de transportes terrestres e fluviais. Banhado pelo mar por três lados, Macau tinha o Porto Interior na sua costa oeste, no rio Hao-Ching, que ligava à desenvolvida rede fluvial do Delta do Rio das Pérolas, nomeadamente os três rios, do Leste, Norte e Oeste, podendo ser navegado até Cantão através de Shiqi, Jiangmen e Foshan, ligando-se dali, através das Cinco Montanhas, ao resto do país. Por via marítima, Macau encontrava-se ligado aos portos de Xiamen, Shanghai e Ningpo; por terra ou mar, as mercadorias podiam chegar de todo o país directamente a Macau. Além do mais, o Porto Exterior de Macau encontrava-se no Ling Ding Yang (Mar da Solidão), com os Mares Interior e Exterior do Shi Zi Men unidos podendo ligar directamente ao Japão, Manila e países do Sudeste Asiático. Nos *Anais de Macau*, Xue Yun escreveu: «*Macau depende do transporte terrestre unicamente para o cereal; e tudo o resto vem por via marítima. Os barcos de transporte fluvial podem chegar facilmente a Macau e, passando por Macau, navegar dez li (dois li = 1 quilómetro)*»<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> «Colectânea das Traduções dos Dados Relacionados com a Questão do Sul Asiático», 1957, n.º 4.

<sup>37</sup> Yin Kuang-Jen e Chang-Ju-Lin, «Ao-Mén Chi Luen», vol. 1, «Capítulo da Situação».

Graças à situação social da altura e às políticas que os governadores chineses aplicaram em Macau, estas condições geográficas favoráveis traduziram-se em vantagens para esse porto de trânsito.

Em 1551, o imperador Jiajing da dinastia Ming, sob o pretexto da «*frenética pirataria japonesa*», mandou fechar duas administrações de navegação, respectivamente em Fujian e Zhejiang, mantendo no entanto em funcionamento a administração da navegação de Cantão; em 1553, os portugueses mudaram o seu comércio de Lang Pa-Kao para Macau; em 1559, o governo de Guangdong promulgou um decreto para proibir a entrada em Cantão de estrangeiros, de modo que Macau se tornou um centro aonde «*multidões acoorem*», e «*dos diversos portos de Cantão, o de Macau é o maior*»<sup>38</sup>. Em 1614, a dinastia Ming autorizou oficialmente aos portugueses que ficassem a residir e a comerciar em Macau, construíssem ali uma cidade, nomeassem funcionários e fortificassem a terra. O governo da dinastia Ming instalou três funções em Macau: «*coordenação de assuntos internos, defesa dos piratas e patrulha*». Os funcionários de Macau responsabilizavam-se pelo controlo da entrada e saída dos barcos mercantes estrangeiros e pela perseguição dos piratas e, segundo os regulamentos, «*quanto à entrada em Macau dos comerciantes e mercadorias de outros países, os funcionários estacionados em Macau têm de verificá-la e confirmá-la, e, depois de dar a conhecê-la ao superior, autorizá-la, e nomear funcionários, conceder o direito de residência e aplicar-lhes impostos na ordem dos 20% para autorizar o comércio*»<sup>39</sup>. Todos os comerciantes estrangeiros tinham de morar em Macau e, só depois de cumpridas as formalidades alfandegárias, de pagar impostos sobre a carga e de serem controlados em Macau, podiam negociar em Macau ou Cantão. Mesmo no período da substituição do governo da dinastia Ming pelo da dinastia Qing, aplicaram-se também diversas medidas políticas especiais para Macau. Nos primeiros anos da dinastia Qing, aplicou-se a política de despovoar as ilhas costeiras, mas Macau acabou por ficar isento, o que contribuiu para a continuidade do seu desenvolvimento e estabilidade social. Daqui se pode constatar que, graças às políticas de porto franco e outras medidas administrativas que os governos das dinastias Ming e Qing aplicaram a Macau, o Território conseguiu manter, durante um século, o seu estatuto e importância, enquanto porto de trânsito do comércio internacional da rota marítima da seda.

O desenvolvimento do porto de Macau contribuiu para a formação da rota marítima da seda. No entanto, cerca de 1640, a

---

<sup>38</sup> Guo Fei, «Anais de Guangdong do Reinado de Wanli», vol. 69, Macau.

<sup>39</sup> Yin Kuang-Jen e Chang-Ju-Lin, «Ao-Mén Chi Luen», vol. 1, «Capítulo da Situação».

rota marítima que ligava Macau à Europa, controlada pelos portugueses, começou a enfrentar a competição da Inglaterra e de outros países europeus e os portugueses acabaram por perder o controlo sobre o mar do sul da Ásia; devido à política de isolamento do Japão, a rota do comércio sino-japonês que ligava Macau àquele país acabou também por ser cortada; quanto à rota Macau-Filipinas, para reforçar o seu controlo sobre Manila, os espanhóis fecharam também o mercado aberto com Macau, de modo que as condições exteriores que possibilitaram a existência do porto franco de Macau, começaram a deteriorar-se, perdendo as suas vantagens. Além do mais, durante o reinado de Kangxi da dinastia Qing, aplicou-se a política do comércio através dos quatro portos, e, em 1757, a dinastia Qing definiu que só o porto de Cantão podia destinar-se ao comércio externo, passando Macau a ser o lugar de permanência dos estrangeiros e o porto exterior de Cantão. Deste modo, o fulcro do comércio entre a China e o estrangeiro transferiu-se de Macau para Cantão, tendo-se posto ponto final à mais brilhante época histórica de Macau.

#### IV

### FUNÇÕES E INFLUÊNCIAS

A grande influência que o enorme volume de comércio da rota marítima da seda exerceu durante o período entre os finais da dinastia Ming e os finais da dinastia Qing, tiveram como objecto, não apenas a China, mas também o desenvolvimento sócio-económico dos países envolvidos e o intercâmbio científico e cultural entre a China e o resto do mundo.

1. *As trocas comerciais promoveram o desenvolvimento da produção e a economia da China e dos diversos países do mundo.*

Do ponto de vista dos cofres estatais da China, a troca da seda pela prata permitiu angariar avultadas verbas, contribuindo para alterar a situação deficitária que, de ano para ano, vinha aumentando devido ao sistema comercial dos contributos<sup>40</sup>, e para a realização da reforma do sistema dos impostos durante o reinado de Wanli da dinastia Ming — o chamado «*decreto de um açoite*», que consistia em pagar o imposto em prata, completando-se assim fundamental o processo de transformação do sistema de pagamento dos impostos em produtos no sistema de pagamento dos impostos em moeda; quanto à indústria da seda da China, o desenvolvimento das exportações promoveu a sua produção e a comercialização deste produto. Em Guangdong, por exemplo, desde o período dos finais da dinastia Ming, no Delta do Rio das Pérolas, surgiram tanques-amoreiras, forma de produção adoptada às condições locais, tendo-se desenvolvido uma economia de comércio diversificada,

---

<sup>40</sup> Li Jinming, «História do Comércio Externo da Dinastia Ming».

que veio adaptar-se progressivamente às necessidades da exportação da seda crua do mercado de Guangdong; e o crescimento das exportações deste tipo de seda promoveu ainda mais o desenvolvimento da indústria têxtil. Em Foshan, por exemplo, a indústria têxtil da seda tinha 18 ramos no período dos finais da dinastia Ming, sendo então uma das indústrias artesanais mais importantes da província. Na realidade, a exportação de seda da China desenvolveu ainda a agricultura, o comércio e outros ramos de serviços.

Quanto aos países asiáticos e latino-americanos, os produtos chineses de seda finamente trabalhada, promoveram a economia local, que consistia na combinação da cultura e da tecelagem, promovendo o desenvolvimento da produtividade social daqueles países, tal como sucede na zona de Puebla do México, em que a indústria têxtil da seda funcionava tendo como matéria-prima a seda crua chinesa. Na altura houve quem escrevesse: «*se se proibir a importação da seda crua, no México, as catorze mil pessoas que vivem da indústria têxtil da seda perecerão*»<sup>41</sup>. As indústrias de fabrico da seda, desenvolvidas à base da seda crua chinesa, elevaram a produtividade social do México, contribuindo também para resistir à penetração dos produtos de seda espanhóis.

Para os países coloniais da Europa Ocidental, o comércio com a China abriu novo espaço de comércio para a classe capitalista em fase de crescimento, e os enormes lucros comerciais (que, no respeitante ao comércio da seda, atingiram mesmo dezenas de vezes o capital investido)<sup>42</sup>, contribuíram para a acumulação dos fundos necessários ao desenvolvimento do capitalismo, fazendo prosperar o mercado europeu, e contribuindo para que a indústria têxtil da seda registasse um notável desenvolvimento em Portugal, para Espanha, Itália, França e Inglaterra. A Sicília foi o centro onde a indústria têxtil da seda na Europa, mais se desenvolveu, aproximando-se do nível dos produtos de seda da China.

*2. O comércio da seda promoveu a formação duma cidade internacional em Macau, bem como o seu desenvolvimento urbanístico.*

A partir do ponto de vista histórico, o aspecto mais influenciado pela circulação do comércio internacional da rota marítima da seda foi o desenvolvimento urbanístico de Macau e a posição internacional do Território. O comércio internacional nesse período trouxe a Macau grandes riquezas, que suportaram e alicerçaram o desenvolvimento da cidade. Um bom exemplo foi a construção civil:

---

<sup>41</sup> Quan Hansheng, «Sobre a Rota Marítima da Seda do Pacífico durante o Período dos Finais da Dinastia Ming e os Inícios da Dinastia Qing», revista mensal História, n.º 10.

<sup>42</sup> Chang Tien-Tse, «História do Comércio Sino-Português do Período de 1514 a 1644», pág. 39, e C. R. Boxer, «Galeão de Macau», págs. 179-182.

no século XVI, construíram-se em Macau igrejas e residências, no estilo ocidental, e templos e habitações ao estilo chinês, todos de palha e argila; e no século XVII, passou a construir-se em madeira, pedra e ladrilho; as duas arquitecturas do Oriente e Ocidente combinaram-se, tendo deixado algumas construções bem típicas, como a Igreja de São Paulo e o Templo A-Má da Barra. Os templos de A-Má da Barra e Kun Iam Tong são construções com características nítidas dos templos do Sul da China, e a Igreja de São Paulo, de que hoje apenas existem a escadaria e a magnífica fachada, é chamada «*Vaticano do Oriente*»; a coexistência dos diferentes estilos arquitectónicos do Oriente e do Ocidente constitui uma das mais singulares características da fisionomia de Macau<sup>43</sup>. Os transportes da zona urbana desenvolveram-se e apareceram pro-gressivamente, centros comerciais e culturais, convertendo-se o pequeno porto de pesca que era Macau no próspero porto de comércio internacional, que ainda hoje continua a crescer.

Ao mesmo tempo que se desenvolvia o comércio, povos de diferentes países do mundo iam afluindo a Macau, vivendo cada etnia conforme os costumes da sua nacionalidade e divulgando a sua própria cultura; combinaram-se, assim, diferentes culturas do Oriente e do Ocidente, e criou-se um colorido ambiente euro-asiático, característico de Macau. Foi assim que Macau veio a estabelecer, pouco a pouco, o seu estatuto de cidade internacional.

### 3. *A promoção do intercâmbio científico e cultural entre a China e o resto do mundo.*

Historicamente é um facto que o comércio é sempre, independentemente da vontade dos comerciantes e dos povos, uma via para a cultura; ao desenvolvimento do comércio, segue-se inevitavelmente o intercâmbio cultural. Macau, como centro internacional, não foi excepção.

Pode dizer-se, de certo modo, que os intercâmbios cultural e tecnológico são produtos secundários do comércio. O galeão, importante meio de comunicação e transporte da rota do comércio entre a China e o Ocidente, foi precisamente produto do intercâmbio tecnológico entre o Oriente e o Ocidente. Os galeões eram fabricados pelos europeus no litoral chinês e nos países do Sudeste Asiático, e na sua construção eram usados muitos operários e técnicos chineses; a este facto, referiu-se Boxer no seu livro *Fidalgos no Extremo Oriente, 1550-1770*. No *Galeão de Manila*, William L. Schurz indicou que os galeões que navegavam no Pacífico eram geralmente fabricados nos estaleiros de Manila, e os técnicos e operários chineses desempenhavam na sua construção um importante papel<sup>44</sup>. Além do mais, no fabrico dos galeões, eram utilizados

---

<sup>43</sup> Governo de Macau, «Macau», 1984, Lisboa.

<sup>44</sup> Schurz, «Galeão de Manila», pág. 197.

os métodos de cartografia astronómica e de navegação por latitude, modernas técnicas desenvolvidas pelos europeus, mas também a bússola chinesa aperfeiçoada, podendo dizer-se, pois, que os galeões eram um produto da cultura e da tecnologia que reunia as mais avançadas ciências, técnicas e materiais da altura.

O intercâmbio cultural entre a China e o resto do mundo desenvolveu-se significativamente como nunca antes acontecera.

Os missionários que iam chegando à China nos barcos mercantes traziam consigo os avançados conhecimentos científicos e culturais da Europa. Tal foi o caso de Mateus Ricci, que introduziu na China as ciências exactas modernas, tendo ditado o *Elementorum Libri*, da autoria de Euclides, para que Xu Guangqi o traduzisse para chinês; Mateus Ricci introduziu igualmente na China o calendário gregoriano, revisto e estabelecido em 1582, tendo promovido o desenvolvimento da astronomia no Império do Meio; através dos seus *Mapa dos Países* e *Qiankun Tiyi (In Sphaeram João de Sacrobosco Commentarius)*, Mateus Ricci apresentou à China a geografia mundial e a teoria da esfericidade da Terra; na medicina, muitos novos conhecimentos foram postos em prática e no dia-a-dia do povo. Em 1569, os portugueses residentes em Macau construíram a Santa Casa da Misericórdia, e o primeiro bispo de Macau, Melchior Carneiro, presidiu à cerimónia de abertura; instalaram depois o primeiro hospital da Santa Casa da Misericórdia (Bai-mahang), introduzindo pouco a pouco a medicina e técnicas medicinais do Ocidente na China. Conhecimentos da física, linguística, arquitectura, filosofia, moral, belas-artes e música, foram também introduzidos na China.

A introdução da cultura e ciência do Ocidente exerceu grande influência sobre a sociedade chinesa durante o período dos finais da dinastia Ming aos finais da dinastia Qing. Na área da matemática, surgiu um grupo de matemáticos que conhecia as matemáticas do Oriente e do Ocidente e publicaram-se várias obras; na área da astronomia, nos anos de 1629 a 1637, da dinastia Ming, compilou-se o *Calendário de Chongzhen*, uma grande obra astronómica de carácter enciclopédico que reunia a quintessência da astronomia e do calendário do Ocidente, elevando consideravelmente o nível científico desses estudos; sob a influência da cartografia ocidental, o imperador Kangxi mandou um grupo de chineses e de estrangeiros compilar o *Huangyu Quantu (Mapa Completo dos Territórios do Imperador)* (1708-1718), sendo na altura o maior mapa do mundo, o mais completo e de maior precisão. Por outro lado, a introdução da ciência e da tecnologia do Ocidente injectou novo sangue na sociedade das dinastias Ming e Qing, contribuindo para o nascimento e crescimento do pensamento iluminista na China.

Ao mesmo tempo, a cultura chinesa foi também introduzida no Ocidente, exercendo forte influência na Europa, a partir do século XVI. O pensamento confucionista inspirou os filósofos, pensadores

e iluminados europeus, nomeadamente Leibniz e Voltaire. Do mesmo modo a filosofia e os estudos humanísticos da Europa beneficiaram também da filosofia chinesa, desenvolvendo o pensamento e a análise, dando origem ao novo pensamento humanístico e alicerçando a ideologia do Renascimento e a reforma religiosa da Europa.

A tradução para latim das obras clássicas chinesas, *Sishu Wujing (Quatro Livros e Cinco Clássicos Confucionistas)* e a obra teatral *Órfão da Família Zhao*, permitiram divulgar na Europa a literatura e a arte teatral chinesa, aprofundando os conhecimentos dos europeus sobre a China. A medicina e as técnicas medicinais da China foram também divulgadas no Ocidente, nomeadamente a *Diagnose através da Apalpação do Pulso na China* e o *Maijing (Clássico da Diagnose pela Apalpação do Pulso)*, exercendo significativa influência no desenvolvimento da medicina do mundo.

Por outro lado, as artes artesanais e os conhecimentos de outras áreas culturais da China enriqueceram a vida social do Ocidente. Com base nos estilos artísticos da China, os europeus desenvolveram a famosa arte rocóco, que influenciou, por seu vez, a literatura e a arquitectura da Europa.

Por último, não se pode deixar de reconhecer que este período histórico foi a etapa mais brilhante de Macau, embora o Território tivesse perdido a pouco e pouco, a partir dos meados e finais do século XVII, as vantagens e funções de porto de trânsito comercial e centro internacional de intercâmbio cultural. Trezentos anos passados, considerando o plano de desenvolvimento de Macau, há toda a razão para esperar que Macau venha a recuperar o seu lugar de importante centro comercial e cultural e de segunda cidade internacional da região. Tanto da história como da realidade que hoje vive, está depositada em Macau uma enorme esperança: o passado não deve ser uma carga, mas tão só alicerce para o seu desenvolvimento realístico; a construção do moderno aeroporto internacional, a reconstrução do porto, o aperfeiçoamento das estruturas internas da economia e a construção dos grandes projectos de turismo hão-de conferir a Macau vantagens e competência para que possa explorar o seu desenvolvimento; Macau há-de exercer influências positivas em toda a região do Delta do Rio das Pérolas, restando esperar que, aproveitando o seu privilegiado estatuto e as suas relações especiais com a Europa e América, se estabeleçam, através de Macau, estreitas relações entre o Delta do Rio das Pérolas, (e porque não o interior do continente?) e os países europeus e americanos.