

Em nome da história e do futuro, lembrando-se as viagens de Zheng He

*Jin Guo Ping**

I

Há precisamente 600 anos atrás, em 1405, uma imensa armada imperial chinesa, formada por centenas de embarcações transoceânicas e dezenas de milhares de tripulantes sulcou, sob o comando de Zheng He, os mares da Ásia Marítima e da África Oriental. Foram viagens misteriosas e surpreendentes para a História Mundial e gloriosas e inesquecíveis para a História da China, tendo contribuído muito para o progresso da civilização humana.

Zheng He nasceu em 1371, em Kunyang, na Província de Yunnan, numa família muçulmana¹, proveniente da Ásia Central, cuja história remonta à Dinastia Song (960-1279). Chamava-se Ma He. Aos 12 anos foi capturado numa campanha militar e feito eunuco. Trazido à Corte dos Ming, em Nanjing, participou em várias campanhas militares, sobretudo na guerra de sucessão de Jinnan, ao lado de Zhu Di (1360-1424), Príncipe de Yan, que veio a ser o Imperador Yongle (1403-1424). Tendo-se tornado um valido do monarca, foi-lhe dado em 1404 o apelido – Zheng, pelo que passou a chamar-se Zheng He. Zheng é um apelido muito comum e corrente e He significa “harmonia”. Desde 1405 até 1433, Zheng He chefiou, na qualidade de eunuco superintendente, 7 expedições marítimas, escalando dezenas de países asiáticos e africanos. Zheng He terá morrido em Calicute² no ano de 1433, após 28 árduos anos de viagens marítimas.

* Investigador da História de Macau e da presença portuguesa na China.

¹ Françoise Aubin, *Zheng He, héros ethnique des Hui ou musulmans chinois*, in Claudine Salmon e Roderich Ptak, *Zheng He: Images & Perceptions* (Bilder & Wahrnehmungen), Harrassowitz Verlag Wiesbaden, 2005, pp. 57-73.

² Não se sabe ao certo qual terá sido o motivo do seu falecimento. Pode ter sido morto num confronto com o Rei de Calicute, cf. Jin Guo Ping e Wu Zhiliang. *Uma nova tentativa de abordagem sobre o motivo do falecimento de Zheng He – Análises sobre os possíveis motivos da suspensão das viagens de Zheng He, a partir de fontes portuguesas* (inédito).

II

A China é um país com grandes tradições no comércio marítimo³.

Neste trabalho, vamos apenas fazer uma pequena retrospectiva comparativa entre a Dinastia Yuan (1279-1386) e a Dinastia Ming (1368-1644). Os Mongóis, fundadores da Dinastia Yuan, além das suas conquistas territoriais pelo continente euro-asiático, promoveram com todos os esforços actividades comerciais marítimas, que funcionavam com 3 modelos: o Shichen maoyi (comércio diplomático mediante enviados), o comércio Hantuo (do mongol Ortoq, que quer dizer comerciantes usuários oficiais) e o comércio Guanbenchuan (barcos com capitais oficiais).

Nessa dinastia, era muito frequente a Corte mandar enviados seus para comprar no estrangeiro produtos exóticos de que precisava a casa imperial. Evidentemente, as armadas de Zheng He herdaram esta função comercial de aquisições imperiais.

O comércio Hantuo era feito pela elite social, com a condição de cumprir com os deveres fiscais, conforme a lei.

O comércio de barcos com capitais oficiais era organizado pela Shibosi (Superintendência do Comércio Externo). As autoridades forneciam barcos e capitais, competindo-lhes seleccionar comerciantes para usar esses recursos no comércio externo. Dos lucros obtidos, 70% revertiam para os patrocinadores oficiais e os concessionários ficavam com os restantes 30%. Ao mesmo tempo que se fomentava o comércio Guanbenchuan, cujo início remonta a 1296, reiterou-se respectivamente em 1296 e 1314 a proibição do comércio marítimo privado. Mesmo assim, as grandes famílias comerciais ignoravam-na e comerciantes normais continuavam a navegar para o além-mar, contra a lei. Esta situação estava fora do controlo da Corte. Em 1323, a Dinastia Yuan foi obrigada a declarar revogada a proibição do comércio externo privado, abolindo o comércio Guanbenchuan. A intenção oficial de monopolizar o lucrativo comércio externo ficou frustrada.

Devemos reconhecer que mandar enviados para fora para trazerem tributários para a China são actos não violentos, apesar de se tratar de actos diplomáticos desiguais.

³ Tien-Tsê Chang, *O comércio sino-português entre 1514 e 1644: uma síntese de fontes portuguesas e chinesas*, Macau, Instituto Português do Oriente, 1997, pp. 1-37.

Seguindo esta prática, Zhu Yuanzhang, fundador da Dinastia Ming, no primeiro ano (1368) do seu reinado (1368-1398), não perdeu tempo em mandar missões diplomáticas para fora da China, ora para anunciar a mudança dinástica com vista a trazer embaixadas tributárias, ora para convencer os tributários a não darem apoio às forças de resistência dos destronados Yuan. Durante esse reinado, uns 30 países enviaram suas embaixadas tributárias à China. Nos últimos tempos do mesmo reinado, o Imperador deu instruções no sentido de classificar 15 nações vizinhas da China como “países que não podem ser conquistados”. Tratou-se dum abandono do militarismo dos Yuan, que fracassou redondamente nas suas conquistas do Japão e de Java. Por isso, as expedições de Zheng He não podiam ter intenções de conquistas territoriais e agressões. Eram missões no âmbito da diplomacia e comércio pacíficos. No entanto, quando foi necessário recorrer à força para aniquilar piratas e impor a autoridade, não hesitaram em a usar.

As activas e positivas políticas ultramarinas, postas em prática no início do reinado Hongwu (1368-1398), a partir de meados do mesmo reinado, conheceram grandes recuos. Desde 1383 foi instituído o regime de Kanhe⁴ para controlar e restringir rigorosamente os assuntos relacionados com as embaixadas tributárias. Simultaneamente, iam sendo intensificadas as proibições marítimas.

Exactamente neste período, devido ao problema da pirataria japonesa e a um grave incidente diplomático ocorrido em 1384, foram cortadas as relações diplomáticas com o Japão, que só vieram a ser reatadas no curto Reinado de Jianwen (1399-1403). Além disso, sucedeu que alguns enviados imperiais chineses foram executados em Java e em Srivijaya e, por outro, a pirataria pelos mares da Srivijaya dificultava o acesso das viagens dos comerciantes estrangeiros à China. À vista disto tudo, em 1394 foram suspensas todas as embaixadas tributárias, exceptuando as de Ryukiu, Champa e Sião. Nos últimos tempos do reinado de Hongwu, surgia já uma situação de falta de embaixadas tributárias e, em consequência, a raridade de produtos ultramarinos exóticos. Esta situação só veio a ser superada com as viagens de Zheng He.

Por que razão estas viagens tão grandiosas começaram de repente e também de repente se suspenderam? O início desta gesta deixa as pessoas

⁴ Mariagrazia Russo e Jin Guo Ping, *Embaixada de D. João V de Portugal ao Imperador da China, Yongzheng (1725-1728)*, Lisboa, Fundação Oriente, 2005, pp. 314-315.

muito admiradas e o seu abandono enche os Chineses de imensa lástima. Entre o respeito e os lamentos, este facto histórico transformou-se numa lenda, mais lendarizada, na memória e no imaginário colectivos dos Chineses, com a escassez de informações históricas que suscita inquirições sobre todo o processo, nomeadamente acerca da sua suspensão, sem motivos à vista.

A destruição dos arquivos oficiais levou, ainda mais, a que os possíveis motivos do arranque e do abandono dessa expansão permaneçam numa densa nebulosidade histórica e historiográfica.

O homem que mandou organizar as viagens de Zheng He foi o Imperador Yongle, o terceiro da Dinastia Ming. Ao subir ao trono, com base na consolidação do seu poder e na recuperação da economia nacional, bastante devastada pela guerra de sucessão, que durou 3 anos, pela expedição contra o Aname, formada por 200 mil efectivos e mais tarde, pela mudança da capital de Nanjing para Beijing, abandonou a política das proibições marítimas do seu pai, a favor duma audaz abertura, que se traduziria nas expedições de Zheng He, como início e parte importante duma nova política.

Sabe-se que no dealbar do Século XV, as expedições de Zheng He foram actos de Estado, onde se reuniam os factores político, diplomático, militar e económico.

À primeira vista, poderiam bem parecer operações no âmbito da diplomacia chinesa, que residiam em levar a notícia da entronização do Imperador Yonle ao “Mundo Chinês”. Mas, na realidade, para além da vertente diplomática, estava mais uma imperiosa necessidade interna: a do reconhecimento e confirmação, pela nação chinesa, da legitimidade do Imperador Yongle, que usurpara o trono do seu sobrinho, o Imperador Jianwen (1377-?), através das embaixadas tributárias estrangeiras, que representavam um inequívoco reconhecimento político, como bem notou João de Barros:

“...& ainda em módo de reconhecimento que todos e stes reynos foram cõquistados daquelle Imperio da China, quásy tẽ nõsso tempo de tres em tres annos, os reys delles lhe mãndáuaem seus embaixadores com algum presente.”⁵

⁵ TERCEIRA *Decada da Ásia* de Ioam de Barros, Lisboa, 1563, ff. 46.

A teoria da procura do Imperador destronado parece muito inverosímil. Vejamos alguns pormenores que excluem esta hipótese. Para preparar uma armada como a de Zheng He, era preciso bastante tempo, pelo menos um par de anos. A primeira viagem de Zheng He foi iniciada em Maio de 1405. Isto quer dizer que para a esquadra poder zarpar nessa data, o projecto já vinha de 2 ou 3 anos atrás. Só isto retira qualquer credibilidade à teoria da procura do Imperador deposto. Talvez se possa avançar com uma hipótese: a frota já estava a ser preparada ainda no reinado do Imperador Jianwen. O tio usurpador do trono serviu-se dos trabalhos já iniciados pelo sobrinho destronado. Nas primeiras viagens, podia haver esta missão secreta de procura, mas não se justifica a sua duração de quase 3 décadas e nas terras longínquas da África Oriental.

Quanto às circunstâncias económicas, o Imperador Yongle, no mesmo ano em que subiu ao trono, mandou restabelecer as 3 Superintendências do Comércio Externo abolidas e fixar a percentagem dos direitos alfandegários para as mercadorias estrangeiras. As que vinham a bordo dos barcos tributários estavam sujeitas a 6% e as que não vinham ao abrigo destas missões diplomáticas tinham de pagar o dobro, isto é, 12%. Esta elevada fiscalidade constituía um grande peso para o mercantilismo; no entanto, representou uma brecha no tradicional e rigoroso sistema tributário, pois significou a revogação duma política proibicionista, definida pelo seu pai. Mesmo assim, os factores económicos e político favoráveis não teriam sido suficientes para o bom sucesso das expedições em questão. Outros factores, tais como, as avançadas ciências náuticas e tecnologias que a China detinha; a experiência de viagens oceânicas e transoceânicas acumuladas desde a Dinastia Tang (618-907), etc., deverão ser levados em consideração. Não tinham missões de descobrimento. Embora não tivessem descoberto nenhuma nova rota, tiveram o mérito de entrelaçar as rotas já existentes numa rede marítima integrada, transformando os mares entre a China e a costa da África Oriental no Mediterrâneo chinês⁶.

⁶ As rotas de circum-navegação das armadas imperiais, fantasiadas por Gavin Menzies, são completamente infundadas. As fontes chinesas, tanto escritas como iconográficas, apontam Moçambique e Sofala como os extremos das viagens de Zheng He. Sobre esta questão, veja-se Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, *Acerca dos extremos ocidentais das viagens de Zheng He — Uma investigação sobre os topónimos Bila e Sunla, nas fontes chinesas*, in Wang Tianyou e Wan Ming (dir.), *Selecta dos melhores estudos do século XX sobre Zheng He*, Beijing, Editora da Universidade de Beijing, 2004, pp. 260-273.

Ainda do ponto de vista económico, a rápida recuperação da economia do litoral sudeste da China contribuiu para o surgimento de novos enquadramentos políticos e económicos, que favoreciam as expedições marítimas de Zheng He. Uma produção cada vez maior de seda, porcelanas e chá, necessitava de novos mercados externos. As expedições de Zheng He constituíam assim vias oficiais de escoamento de produtos Chineses para os mercados da Ásia Marítima e do Índico, mediante as prendas imperiais, as ofertas normais e o comércio directo, tudo politizado à chinesa. No fundo, os “tributos” que os “vassallos” traziam, eram uma troca comercial oficial, mas com uma hábil mais-valia psicológica e político-diplomática para a China. A alta-frequência das viagens de Zheng He revela a ansiedade do Imperador Yongle em tirar dividendos económicos das actividades económicas que as armadas imperiais realizavam por onde passavam. Apesar da abolição da política proibicionista, o Imperador Zhu Di criou com grande habilidade política um comércio de monopólio estatal, em detrimento de interesses dos comerciantes privados; serviu-se dos recursos estatais para organizar as expedições marítimas chefiadas pelo Almirante Zheng He, com o objectivo de colmatar a falta de embaixadas tributárias, tributos e comércio externo e de monopolizar todas as actividades comerciais externas na mão do Estado e no homem da sua absoluta confiança. Todas estas medidas têm as suas origens nas instituições dos Yuan, como tivemos ocasião de ver.

Se bem que houvesse motivos económicos nas viagens de Zheng He, como acima analisados, eles não foram tão duradouros nem persistentes como os da Expansão Marítima Europeia.

Além deste factor, a massiva presença militar da armada chinesa constituiu uma força dissuasora para os países vizinhos, designadamente os que pretendiam invadir o Império. Uma das evidências do nosso argumento é que não seria preciso tanta força armada para o cumprimento da tarefa económico-político-diplomática planeada. As frotas de Zheng He, fortemente armadas, do ponto de vista da estratégia militar, podiam ter funções tanto de defesa como de ataque: a defesa própria dos tripulantes e das mercadorias de grande valor que transportavam, que é uma prova reveladora da importância económica das frotas, mas o factor de dissuasão prevalece.

A vigilância dum contingente de quase 30 mil soldados a bordo era a principal tarefa de Zheng He e outros eunucos. Isto prova que o Impe-

rador Yongle, que usurpara o trono do seu sobrinho, não podia ter confiança em outros mandarins senão em eunucos, seus homens de confiança. Deste modo, pela primeira vez na história da China, eunucos passaram a ter intervenção directa nas forças armadas, o que viria a ser uma das razões pelas quais as expedições marítimas vieram a ser suspensas, por inveja de mandarins tanto militares como civis, com a alegação de cumprir com antigas instituições no sentido de proibir a intervenção de eunucos na vida política da Corte.

As expedições de Zheng He teriam, por outro lado, uma enorme importância estratégica na diplomacia e defesa nacional. Os mongóis, cavaleiros exímios, arrasaram a Ásia Central, a Europa de Leste e o Médio Oriente (dando origem à *Pax Mongolica*, que facilitou o comércio intercontinental terrestre pelas estepes do Norte), mas sofreram fortes reveses nas expedições marítimas contra o Japão, Aname e Java. Para um eficaz combate aos mongóis das estepes do Norte, que eram uma ameaça constante para a defesa nacional dos Ming, o Imperador Yongle, chegou a transferir a capital imperial — Nanjing (Capital do Sul) para o seu antigo feudo — Beijing (Capital do Norte), donde partiu para a conquista do Império que pertencia ao sobrinho. Com a presença da Corte em Beijing e a concentração de grandes tropas nas fronteiras, lançou 5 grande expedições terrestres no Norte contra os mongóis para os dissuadir de não se aventurarem em novas invasões contra os Ming. Houve também expedições armadas contra o Aname no Sul (1406-1407). Nestas circunstâncias, as expedições de Zheng He constituíram mais um esforço que visava pacificar os vizinhos da Ásia Marítima e mostrar o poderio militar dos Ming aos mongóis, tentando transmitir-lhes a subtil mensagem: havendo meios para expedições marítimas, mais fáceis seriam ainda as terrestres. Para os anamitas, as viagens de Zheng He eram também uma força dissuasora. Tudo isto com o bem escondido objectivo de evitar as dispendiosas despesas militares com possíveis expedições ou ocupações.

Em suma, os Ming, ao concentrarem-se na defesa das fronteiras setentrionais contra os destronados mongóis, precisavam de criar um ambiente internacional de paz a sul da China. Não podiam abrir duas frentes de conflitos. Talvez este fosse o principal objectivo estratégico da expansão marítima chinesa.

Muitas vezes foram lançadas estas hipóteses: se os Chineses teriam dobrado o Cabo de Boa Esperança... A capacidade naval não seria o úni-

co factor decisivo para as descobertas marítimas à escala mundial. Outros factores haveria, tais como as motivações, o conceito da esfericidade do Globo e a náutica.

Na Era dos Descobrimentos, no Oriente, sociedades feudais como as da China e do Mundo Islâmico encontravam-se no seu auge de evolução, o que simbolizava, ao mesmo tempo, o início da decadência. No Ocidente, uma Europa renascentista, estava a sair do medievalismo, através das caravelas ibéricas, dando origem a uma nova era mercantil. Com todo um dinamismo económico e religioso, as caravelas entraram nas águas tradicionalmente navegadas pelos juncos. Quando a armada de Vasco da Gama chegou ao Índico, as expedições de Zheng He já eram recordações históricas. A armada gâmica, embora reduzida em número de embarcações e tripulantes, era o arauto de uma cultura cristã dinâmica e de uma nova era. As armadas de Zheng He, maiores e das mais avançadas para a época, estavam a representar o último acto da milenar expansão marítima chinesa.

Apesar do carácter expansionista do reinado de Yongle, que alargou o território chinês até ao rio Kelulun e ao rio Amur, não houve necessidade de conquista territorial pela via marítima, porque o Imperador considerava-se o “dono” de tudo quanto conhecido e desconhecido sobre a face da Terra. Se as expedições contra os mongóis e os anamitas eram para assegurar a segurança nacional, as viagens de Zheng He tinham o mesmo objectivo. Tudo se resumia num tradicional pensamento estratégico chinês: “Contraír a amizade com os de longe e reprimir os de perto”. No primeiro caso, para poupar as enormes despesas militares com as expedições de grandes distâncias e na segunda situação, eliminar os perigos mais eminentes.

Como na China nunca houve uma “religião de Estado”, não existiu qualquer missão implícita de “dilatara fé”, como na armada de Vasco da Gama.

Todo um conjunto de causas profundas e complexas contribuiu para esta situação. Quanto a nós, a causa principal reside em que no início da Dinastia Ming, no seio da sociedade feudal chinesa tradicionalmente agrícola, ainda não havia fortes impulsos do mercantilismo, nem grande necessidade do mercado externo. Enfim, não havia motivos nem objectivos económicos claros e persistentes. O caso de Yongle constituiu uma excepção.

Tudo dependia da vontade do Imperador, de maneira que muitas missões de carácter político-diplomático-económico foram sendo suspensas à medida que mudavam os titulares dinásticos. Será muito difícil, senão impossível ordenar, numa escala de importância, os caracteres e os motivos do início e da suspensão das expedições de Zheng He, porque eles não ocuparam sempre a mesma posição. Alternaram em função das circunstâncias. Zheng He serviu 3 imperadores e, mesmo assim, as suas causas, em certo sentido mais directamente nacionais e imperiais, não tiveram a continuidade que merecia.

João de Barros, já no século XVI, tentou algumas explicações sobre os possíveis motivos da suspensão: “Porem, assi nesta conquista terrestre, que tiuëram, como na per már, quando viëram á India (como já dissemos), tiuëram mayór prudência que os Gregos, Cathagineses & Romanos. Os quáes, por causa de conquistar tẽrras alheas tanto se alongáram da pátria, que a viëram perder; però os Chijs nam quisëram experimentar este total dáno. Antes, vendo como á India lhe consumia muyta gente, muyta substância de seu próprio reyno, & que eram auexádos dos vezinhos, em quanto elles andauam derramádos, conquistádo o alheo, hauendo na sua tẽrra ouro, prata, & todo outro metail & muita riqueza natural, & tam gram mechanic, que todos tomauam delles & elles de ninguém: per decreto de hum Rei prudente, que entam governáua, tornou se recolher nos termos do estado q̄ tinha. Fazendo hũa premática & defessa, que sob pena de mórte ninguem navegásse pera aquellas partes...”⁷

As fontes chinesas apontam a perda de recursos humanos e financeiros como dois dos motivos da suspensão das viagens de Zheng He. João de Barros acertou no primeiro. Claro, para o cronista, condicionado pela mentalidade da sua época, a presença chinesa é “conquistádo o alheo”, mas as viagens de Zheng He tinham uma estratégia muito mais subtil do que uma conquista ou ocupação territoriais.

Numa análise integrada, as viagens de Zheng He, não deixaram de ser uma genial combinação entre o comércio externo estatal, o desígnio político dum império chinês universal e a dissuasão militar.

Nos últimos 6 séculos, as viagens de Zheng He caíram inexplicavelmente no esquecimento, de modo a transformarem-se numa lenda. Com um decreto imperial, as viagens foram suspensas e os barcos que sulcaram

⁷ TERCEIRA *Decada da Ásia* de Ioam de Barros, ff. 46v.

mares do Pacífico e do Índico ficaram a apodrecer em ancoradouros no sul da China. Nem os estaleiros imperiais tinham registos das medidas dos “barcos de tesouro”.

As expedições de Zheng He morreram com a sua morte, enquanto que nas descobertas marítimas ibéricas, apareceram inúmeros Colombos, Gamas e Magalhães. Na história da China, nunca houve um segundo Zheng He! Isso não é significativo?

Enquanto que as viagens de Zheng He se tornaram numa lenda no meio popular, a história oficial não lhes deu o devido lugar. O esquecimento de Zheng He não terá sido uma negligência ocasional, antes representa uma avaliação subjectiva dos valores históricos. A figura de Zheng He, apesar de ser olvidada na China, ela é lembrada, comemorada e endeusada pela diáspora chinesa na Ásia Marítima, que o considera como o seu padroeiro⁸.

III

Os lendários “Barcos de Tesouro”, de 125x50m, foram divulgados no Ocidente por Joseph Needham, Louise Levathes e Gavin Menzies⁹. Essa imagem¹⁰ de uma pequena caravela no primeiro plano e um enorme junco no fundo, correu o Mundo.

Segundo algumas fontes chinesas, as dimensões desses “Barcos de Tesouro”, mediavam “44 *zhang* e 4 *chi* de comprimento e 18 *zhang* de largura”. Aqui a unidade básica é *chi*. *Huadiao Mingchi* (*chi* da régua de

⁸ Claudine Salmon, *Sanbao taijian en Indonésie et les traductions malaises du Xiyangji, in Zheng He: Images & Perceptions* (Bilder & Wahrnehmungen), pp. 113-118.

⁹ Gavin Menzies, 1421: *The Year China Discovered the World*, London, Bantam Press, 2002. Trata-se dum livro cheio de falsidades e falsificações. É de referir que este e o *Código Da Vinci*, de Dan Brown, saem da mesma editora. Recentemente, o cardeal Tarcisio Bertone, encarregado de religiosidade doutrinal para o Vaticano chamou o segundo de “um saco cheio de mentiras”. O mesmo se pode dizer em relação ao primeiro. Cf. Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, *1421 nian Zhongguo Faxian Shijie Zhong Putaoya Shiyuan Zhi Fenxi (Análises críticas de fontes portuguesas de 1421- The Year China Discovered the World)*, in Guo Shizimen (*Abrindo as Portas do Cerco*), Macau, Associação de Educação para Adultos de Macau, 2004, pp. 322-368. Para mais críticas em português, recomendamos a visita da website do Dr. Manuel Luciano da Silva: <http://www.dightonrock.com/commentsandrebbebuttalsconcerning142.htm>

¹⁰ Louise Levathes, *When China ruled the seas : the treasure fleet of the Dragon Throne 1405-1433*, New York, Simon and Schuster, 1994, pp. 21.

madeira talhada) media 0.283m, de modo que “44 *zhang* e 4 *chi* de comprimento e 18 *zhang* de largura” correspondem a 125, 65 m e 50, 94 m. No caso de medição por *Yingzaochi* (régua de construção), que era 0,32m, seriam 142, 08m e 57,6m.

A fiabilidade destas dimensões é posta em causa pela engenharia náutica moderna chinesa e mundial¹¹. A náutica moderna chinesa não consegue fazer até hoje uma réplica deste tamanho só de madeira, sem estrutura metálica, o que leva o meio académico chinês a questionar a fidedignidade desta informação, embora histórica. Conforme estudos mais recentes, “Barcos de Tesouro” destes, se alguma vez existiram, seriam umas barcas cerimoniais, que flutuavam em cursos fluviais, onde o Imperador se despedia das armadas expedicionárias. De nenhuma maneira poderiam ser barcos de capitania das armadas transoceânicas.

Segundo uma inscrição lapidar, relativa às viagens de Zheng He, os maiores barcos marítimos eram de 2000 *liao*¹². Uma embarcação de 2000 *liao* teria 61,2 m de comprimento de 13,8 m de largura.

Recentemente, fizeram-se escavações arqueológicas em 6 docas secas do estaleiro onde se fabricavam barcos oceânicos para as armadas imperiais. As dimensões são 500m de comprimento, 40m de largura e 6m de profundidade.

Com estes dados e mais dois lemes que medem aproximadamente 11m, respectivamente descobertos em 1957 e 2003, o Doutor Ming-yang Su avançou com as seguintes dimensões: 70m de comprimento, 14m de largura, 7 de fundo, 5,3m de calada e um leme de 11m.

Estas dimensões são aceitáveis se levarmos em consideração a referência lapidar aos barcos de 2000 *liao* e aos juncos descritos no Atlas Catalan, que eram de 60 varas, correspondentes a 50, 154m.

De todo o modo, os “Barcos de Tesouro”, de tamanho de dois campos de futebol, não deviam ter nenhuma navegabilidade. Trata-se de apenas uma lenda, consagrada na *História Oficial dos Ming*, dada à estampa em meados do séc. XVIII.

¹¹ Para um estudo mais globalizante sobre o tema, veja-se Sally K. Church, *The Colossal Ships of Zheng He: Image or Reality?*, in *Zheng He: Images & Perceptions* (Bilder & Wahrnehmungen), pp. 155-176.

¹² Uma antiga medida chinesa de capacidade para a construção naval.

IV

Como as Descobertas Marítimas Europeias, as viagens de Zheng He tiveram um importante papel difusor cultural. Sendo a China uma das civilizações mais antigas da Humanidade, as armadas de Zheng He levaram a cultura chinesa à Ásia Marítima e ao mesmo tempo, trouxeram outras culturas para o Império do Meio, constituindo um enorme esforço e sucesso de intercâmbio e fusão de culturas.

Com a criação duma rede afro-asiática de viagens marítimas, durante 3 décadas, ergueu-se um marco histórico na geografia universal da antiga China, alargando os horizontes dos próprios Chineses até à costa da África Oriental.

Graças a esta rota estável, formou-se uma grande rede comercial, transmissora da cultura chinesa para os países e territórios situados ao longo das linhas de navegação, sobretudo através da porcelana e seda.

Além das tradicionais viagens à vista da terra, guiadas por bússolas, serviu-se da navegação astronómica para cruzar o Golfo Pérsico.

Nos inícios do século XV, bastantes países afro-asiáticos, em comparação com a China, encontravam-se ainda numa fase pouca desenvolvida, do ponto de vista do seu desenvolvimento sócio-cultural. Segundo testemunhos de Gong Zhen, que acompanhou Zheng He em várias viagens às Maldivas, as pessoas “viviam ou em cabanas ou em cavernas. Andavam nus e só tapavam as vergonhas com folhas de árvores. Durante toda a vida, nunca comiam nem um grão de arroz ou trigo. Alimentavam-se unicamente de peixes e camarões que se apanhavam do mar”¹³. Nicobar estava na mesma situação: “viviam ou em cabanas ou em cavernas. Andavam nus e não tinham uma palma de trapo a cobrir o corpo”¹⁴. Além de Java, Lambri e Palembang, entre outros reinos que mantinham estreitas relações com a China, onde se usava a sapeca chinesa como moeda e, em muitas terras, tais como em Sião e em Bengala, circulavam os primitivos cauris. A introdução da moeda de cobre chinesa facilitou as trocas comerciais. Não queríamos dizer que teria sido Zheng He quem introduziu a moeda metálica chinesa nestas zonas. Certo é que as suas armadas reforçaram a circulação em maior quantidade das moedas chinesas.

¹³ Gong Zhen, *Xiyang Fanguozhi (Crónicas de Países Bárbaros do Mar de Oeste)*, anotadas por Xiang Da, Beijing, Livraria China, 1982, p. 32.

¹⁴ Idem, p. 22.

No que diz respeito ao calendário, verificava-se bastante atraso, em relação à China. Por exemplo, na Champa, “não se conhecia nem o dia shuo (1.º dia de cada lua), nem o dia wang (15.º dia de cada lua). Tomava-se a lua nascente como o início do mês e a lua apagada como o fim. Não havia o conceito do intercalar nem bissexto. O dia estava dividido em 10 geng (vigília)”¹⁵. Em Timor, até “desconhecia-se o ano e o mês”¹⁶. Sobre esta situação, João de Barros testemunha:

“E nam sómente es stes reynos nomeádos, mas quantos comprehendem em *fi* o grande reyno Siam, de que atras escreuemos, com os reynos Melitay, Bacam, Chalam Varagú, que ficam ao nórtre de Pegú, cõ outros do jnterior da tẽrra que cõ elles vezinham: todos em alga maneira absẽruam & guárdam pártre da religiam delles Chij, & o conhecimento da çiencia das cousas naturáes, conta do anno per meses da La, doze signos no Zodiaco, & outras notiçias do mouimento dos corpos celestes. Porque no tempo que per elles foram conquistádas aquellas pártes, leixáram *femeáda* esta doetrina...”¹⁷

Na vida quotidiana, os utensílios comuns e correntes na China, tais como, camas, bancos, pauzinhos, colheres, pratos e copos, etc. eram virtualmente desconhecidos em bastantes reinos e territórios visitados pelas armadas de Zheng He. A introdução da civilização chinesa nestas terras acelerou o seu desenvolvimento social, o que constitui um grande contributo da cultura chinesa para a civilização da Humanidade e da história mundial.

A expansão marítima chinesa teve a sua função difusora cultural bem marcante, cujas influências não desapareceram com a cessação das próprias armadas chinesas e perduram até aos nossos dias.

V

Desde cedo, as expedições chinesas do séc. XV despertaram interesse no mundo ocidental. Os Portugueses, mal chegaram ao Oriente, recolheram, por motivos estratégicos, informações sobre as viagens

¹⁵ *Mingshi (História dos Ming)*, Beijing, Livraria China, 1974, p. 8392.

¹⁶ Zhang Xie, *Dongxiyang Kao (Estudos sobre os Mares de Leste e Oeste)*, Taipé, Livraria Estudantil, 1985, pp. 151-152.

¹⁷ TERCEIRA *Decada da Ásia* de Ioam de Barros, ff. 46.

chinesas. As referências¹⁸ contidas em obras de João de Barros, Gaspar Correia, Fernão Lopes de Castanheda, Garcia da Orta, Duarte Barbosa, etc.; constituem as primeiras informações e estudos europeus sobre a expansão marítima chinesa dos inícios do séc. XV. Os primeiros estudos remontam aos finais do século XIX. Entre 1874 e 1875, o diplomata britânico na China W. F. Meyers publicou, na *China Review* “Chinese Explorations of the Indian Ocean during the 15th century (Partly a translation of the *Hsi-Yang Chao Kung Tien Lu* of Huang Sheng-Tseng, 1520)”, que é considerado o primeiro estudo ocidental moderno sobre as viagens de Zheng He. Até ao momento, já existe uma bibliografia internacional¹⁹ bastante significativa sobre as viagens de Zheng He. O último e primeiro livro especialmente destinado aos estudos de Zheng He é o citado *Zheng He: Images & Perceptions* (Bilder & Wahrnehmungen).

VI

A vida de Zheng He foi uma tragédia. Não apenas uma desgraça individual, mas também nacional e chinesa. Com tamanha façanha, foi esquecido e ignorado. A ignorância lendarizou-o e endeusou-o. Foi redescoberto pelos seus compatriotas só no início do século XX²⁰, num momento em que a China estava em profunda decadência e ruína sem esperança alguma de recuperação, irremediavelmente atrasada em relação à civilização ocidental, ainda com as dolorosas feridas e as humilhações sofridas nas guerras do ópio. Em memória das glórias do passado, traduzidas nas viagens de Zheng He, os Chineses têm tentado responder a estas perguntas: Ao longo da História da Humanidade, a China com

¹⁸ Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, *Putayoa Shiliao Zhong Suojian Zheng He Xiaxiyang Zhi Shiliao Shulue* (Uma recolha de fontes portuguesas sobre Zheng He e suas expedições marítimas), in *Dongwi Wangyang* (Em busca de história(s) de Macau apagadas pelo tempo), Macau, Associação de Educação para Adultos de Macau, 2002, pp. 212-246 e Jorge M. dos Santos Alves, *La voix de la prophétie: Informations portugaises de la 1^{re} moitié du XVI^e sur les voyages de Zheng He*, in *Zheng He: Images & Perceptions* (Bilder & Wahrnehmungen), pp. 39-55.

¹⁹ Jin Guo Ping, *A propósito das viagens de Zheng He e de 1421: The Year China Discovered the World*, palestra proferida na Academia de Marinha, 7 de Dezembro de 2004 (no prelo).

²⁰ Para um panorama geral dos estudos sobre Zheng He, veja-se a excelente introdução de Claudine Salmon e Roderich Ptak, in *Zheng He: Images & Perceptions* (Bilder & Wahrnehmungen), pp. 9-35.

tantos inventos que revolucionaram os rumos do Mundo, por que é que a milenar civilização chinesa decaiu a favor da civilização ocidental? Isto constitui o famoso paradoxo de Joseph Needham. Por que é que a China, com os seus ideais de espalhar as virtudes confucianas pelo mundo, não conseguiu achinesar o mundo à sua volta e deixou ocidentalizar-se? Por que é que os descobrimentos do Mundo couberam aos ibéricos?

Em comparação com os grandes momentos das descobertas marítimas ibéricas, as viagens de Zheng He oferecem um par de legados aos Chineses. O orgulho e o remorso. O orgulho das glórias do passado e o remorso da sua fugacidade, da sua impossibilidade de repetição. A nação chinesa tem vivido quase um século neste binómio. Em reflexões serenas e objectivas, os Chineses nunca conseguiram livrar-se destas interrogações.

O orgulho é sempre fugaz e não sem dor bem escondida. O remorso, tanto permanente como perene, tem atormentado a nação chinesa. A China nunca poderá esquecer o século XV, que começou por ser chinês e acabou por ser ibérico. Um século que tudo mudou. O início do século viu a armada chinesa a navegar pelo Índico e no fim assistiu à descoberta do Novo Mundo e da Rota da Índia. Paradoxalmente, o imenso Império do Meio sumiu-se do cenário mundial para ceder lugar a Portugal, um pequeno reino que chegou a ser o dono dum grande Império Marítimo, pluricultural, multiracial e transcontinental.

As viagens de Zheng He foram uma proeza sem precedentes na história da navegação marítima da China e do Mundo, mas é preciso reconhecer que elas não foram nem de exploração nem de descoberta²¹. Enquanto o Império Ming suspendeu de repente a sua expansão marítima, Portugal, um pequeno país, à beira-mar plantado na Península Ibérica, começou as suas descobertas à escala mundial, que mudaram definitivamente o rumo do Mundo e o destino da Humanidade. A expansão marítima portuguesa deu início à globalização, criando uma nova ordem, baseada em “boas embarcações e temíveis canhões”, no Índico e na Ásia Marítima. Seguiram-se o Império Espanhol, o Império Britânico e o Império do Tio Sam, o mais poderoso, desde a queda do Império Romano.

As viagens de Zheng He não marcaram o início duma época, mas sim o fim duma era, que foi o século XV.

²¹ Zhang Jian, *A Comparative Study on Zheng He's Sailing Western Ocean and Great Navigation of Spain and Portugal*, in *Journal of Sino-Western Cultural Studies*, Centre for Sino-Western Cultural Studies, Macao Polytechnic Institute, 2004, n.º 2, pp. 25-34.

Não foi Portugal que venceu a China. Foi a cultura chinesa que se perdeu, pelo seu sinocentrismo narcisista, a favor da renascentista cultura europeia.

A cessação das viagens de Zheng He trouxe consequências fatalmente desastrosas para a China. Com a saída voluntária da cena mundial e o auto-encerramento dentro das suas fronteiras, a China tem levado 600 anos a voltar, como membro de pleno direito, a reintegrar-se na comunidade internacional. Talvez esta seja a maior lição que devemos tirar da viagem inaugural das armadas de Zheng He, naquele longínquo ano de 1405.

Nos momentos de euforia, os Chineses tendencialmente pensam no início das viagens de Zheng He, que é algo excitante e estimulante para a nação chinesa. Nas horas de adversidade, vêm à nossa mente o seu trágico fim e desditoso destino. Foram ao mesmo tempo uma glória e um peso-delo que tem perseguido os Chineses, durante tantos anos. É com estes sentimentos contraditórios que os Chineses estão a celebrar os 600 anos da viagem inaugural de Zheng He. Hoje em dia, para os Chineses, as viagens de Zheng He deixaram de ser uma série de eventos históricos para constituírem um símbolo cultural e uma lição de abertura. Estas viagens esquecidas e ignoradas pela própria história (escrita) da China estão a ser lembradas pela China moderna, plenamente consciente das nefastas consequências do auto-isolamento.

Como os Espanhóis comemoraram “à grande” Cristóvão Colombo em 1992 e os Portugueses Vasco de Gama em 1998, os Chineses estão a celebrar com pompa e circunstância os 600 anos da viagem inaugural de Zheng He, não sem certo nacionalismo, mas um nacionalismo de certeza positivo e enriquecedor, no momento do ressurgimento dum gigante adormecido durante 6 séculos, no cenário mundial e do renascimento duma velha nação.

Nestas viagens está condensada toda uma série de sonhos de grandeza do passado, toda a memória e todo o imaginário colectivos dum grande império, que foi a China do início do século XV, e uma devida lição histórica a tirar para o futuro da China.

Que a China se lembre das viagens de Zheng He para desafiar o século XXI, com maior abertura em todos os sentidos. Só desta maneira a tragédia da Zheng He e a tragédia da China nos últimos 600 não se repetirão.