

Do Ocidente à China pelas Rotas da Seda

*Rui D'Ávila de Fontes Alferes Lourido**

INTRODUÇÃO

No contexto deste *Ciclo de Conferências Portugal — China*, o presente texto pretende enquadrar e referir os antecedentes da chegada dos Portugueses à China que ocorreu (Jorge Alvares, erigiu um padrão em 1513) na ilha de Tamão (na província de Cantão — Guangdong), mas foi só com o acordo verbal de 1554 entre Leonel de Sousa e os responsáveis chineses da província de Cantão que os portugueses, finalmente, obtiveram o consentimento das autoridades locais para se instalarem numa baía do distrito de Xiang Shan (a Porta da Baía), a fim de aí desenvolverem o seu comércio, dando origem àquela que viria a ser designada pelos portugueses no século XVI-XVII por Cidade do Nome de Deus na China, ou simplesmente conhecida por Macau.

A expressão “Rota(s) da Seda” é habitualmente utilizada para designar um conjunto de itinerários terrestres e marítimos que ligaram desde tempos remotos a China ao Ocidente. É necessário referir que “Rota(s) da Seda” é uma designação moderna que não encontramos nas descrições escritas, quer na Antiguidade, quer na Idade Média, ela foi criada, em finais do século XIX, pelo geógrafo alemão Ferdinand von Richthofen. Alguns estudiosos discutem inclusive a sua pertinência como conceito de análise, tendo em conta o ser um conceito tão amplo e difícil de controlar, por se referir a uma realidade tão variável no espaço e no tempo, como foram as rotas da seda e pela multiplicidade de povos envolvidos, além de que, a utilização dessa expressão é frequentemente metafórica.

Há três principais rotas da seda, uma Marítima e duas terrestres. Tendo em conta a importância fundamental da Rota Marítima para o desenvolvimento do Ocidente na época moderna, bem como para a criação, desenvolvimento e sobrevivência de Macau, referir-nos-emos a ela de forma mais detalhada.

Na antiguidade foram espaços fundamentais destas rotas: o Extremo Oriente, a Ásia Central, envolvendo a Ásia de Sudeste, a Índia e a Penín-

* Professor, historiador da Câmara Municipal de Lisboa (Portugal).

sula Arábica e o Norte de África em direcção ao Mediterrâneo e à restante Europa Central e Ocidental. Com a Época Moderna e a globalização à escala mundial das redes mercantis, pioneiramente traçadas pelas navegações portuguesas com a abertura da rota do Cabo de Boa Esperança, foi possível relacionar não só as tradicionais rotas da seda, que passaram a ligar directamente a Europa à China, mas também ligá-las regularmente, pela primeira vez, à América e à Austrália, bem como intensificar a sua ligação ao continente Africano.

Veremos que a circulação de pessoas e mercadorias entre territórios e culturas tão díspares, teve um impacto multilateral nas respectivas sociedades. Assim, não só se transferiram produtos como as sedas e as porcelanas, como as respectivas e sofisticadas técnicas de produção. Os Europeus transferiram, por seu lado, novas técnicas, desde a construção naval, à astronomia e cartografia, às técnicas inerentes à revolução industrial. Os hábitos alimentares no Ocidente modificaram-se nomeadamente com a introdução de especiarias e do chá. No Oriente passou-se a utilizar entre outras plantas a batata e o milho de origem americana e plantas africanas. Os hábitos sociais, como a maneira de vestir, ainda hoje reflectem o elevado prestígio das refinadas sedas. A simples comemoração de um acto festivo, passou no Ocidente a ser assinalado e complementado com alegres fogos de artifício (de cuja origem chinesa já perdemos a memória). No campo das mentalidades a interinfluência foi ainda mais intensa, desde a difusão do Budismo, ao Islamismo, ao Nestorianismo e ao Cristianismo. As rotas da seda foram um cadinho de interpenetração de novos modelos sociais e político-filosóficos, como a concepção chinesa de centralismo estatal baseado numa elite letrada de funcionários estatais, que influenciou a própria filosofia iluminista europeia; bem como o ideário liberal e libertário europeu influenciou a elite asiática.

Naturalmente, a abertura e desenvolvimento das “Rotas da Seda” dependeu intimamente da história sócio-económica e política da China e das suas relações religiosas, e científicas com o Ocidente. Assim a unificação política ocorrida sob a dinastia Han (202 a.C.-220 d.C.) criou condições para combater as invasões mongóis. No reinado de Han Wudi (140-87 a.C.) o contra-ataque às invasões dos Hunos (Xiongnu, em chinês), estabeleceu relações mercantis com as terras a Oeste, chamadas de Xiyu, termo posteriormente empregue para designar todas as terras para Oeste da passagem de Yu Men Guan. Acordos de matrimónio (de

princesas chinesas com os Hunos) foram celebrados para garantir a paz, com pagamento de “presentes” (sedas...) várias vezes ao ano. O excedente destas sedas era depois trocado pelos Hunos com outros povos mais a Ocidente, até que vinham ter às mãos dos Romanos.

Rotas Terrestres da Seda

Para as rotas terrestres, a cidade de Xi'an (conhecida na antiguidade como Chang'an) era o ponto de partida ou de chegada na China, possuindo na época das dinastias Han (202 a.C-220 d.C) e Tang (618-907 d.C.) dezenas de milhares de estrangeiros (desde mercadores a diplomatas e estudantes), ficando a 7.000 Km de Constantinopla (Istambul), que foi a capital do Império Romano do Oriente e término da rota da seda.

A consolidação de impérios continentais trouxe maior estabilidade às rotas terrestres: o Romano no Ocidente, o império Han chinês no extremo oriente, o reino dos Kouchans que englobava do Afeganistão à Índia do Norte, e o império Persa. Mais tarde quer o império Árabe, e posteriormente o Mongol teriam o mesmo efeito estabilizador, e consequentemente uma renovação das caravanas da rota da seda.

Quando se fala da rota da seda, normalmente fala-se da rota caravaneira aberta por Zhang Qian (na dinastia Han Ocidental) passando a Sul das montanhas de Tianshan, pela passagem de Yumen em Gansu, e pelo deserto de Gobi.

A rota tradicionalmente considerada aberta por Zhang Qian, foi a primeira grande expedição chinesa à Ásia Central, e concretizou-se numa importante via de comunicação continental entre a Ásia Oriental e a Central. Zhang Qian fora enviado pelo imperador Wu Di, da dinastia Han Ocidental, em duas missões (em 139 a.C. e em 119 a.C.) de recolha de informações geográfico-político-económicas, e de tentar estabelecer aliança com Daruozhi (no Norte do actual Afeganistão), tendo como objectivo recolher o seu apoio militar no ataque aos Hunos. No essencial a rota iniciou-se na cidade de Chang'an (actualmente Xi'an), passou por Longxi (Lintao), Jiuquan, Dunhuang, pela passagem de Yumen Guan, Yanqi, Qiuci (Kuqa), Kum (Akusu), Shule (Kashi), contornando pelo Norte a região dos Pamir (Cong Ling) até Lanshicheng (Bactria). No regresso Zhang Qian contornou pelo Sul os Pamires (passando por Shache, Yutian, Shanshan), e pelo Norte o Qilian Shan (mas a Sul da

rota de ida de Dunhuang e Jiuquan), regressando a Longxi (Lintao) e a Chang'an (Xi'an).

A dinastia Han, posteriormente à expedição de Zhang Qian, enviou anualmente cerca de 5 a 12 missões político-económicas, aos países a ocidente do seu território, algumas com centenas de elementos. As trocas comerciais incluíam grandes quantidades de seda e algodão para os Hunos (Xiongnu), recebendo cavalos em troca. Calcula-se que no ano 3 a.C. se transaccionaram 30.000 peças de seda e 15.000 Kg de algodão. O volume anual de comércio na Rota da Seda foi estimado em 6,97 milhões de Yuan (equivalente a 1 milhão de pounds sterling).

Contudo tenhamos em conta que anteriormente a Zhang Qian já existiam duas outras rotas utilizadas para o transporte de sedas e outras mercadorias entre a China e o Ocidente: no período da “Primavera e do Outono” (256-481 a.C.) e no dos “Estados combatentes” (403-221 a.C.). Uma seguia a Norte, aproximadamente a linha do paralelo 50, que conduzia das vastas estepes da Sibéria, levando ao Mar de Aral e posteriormente ao Mar Cáspio, ao Mar Negro e a Constantinopla. A outra rota conhecida por “Antiga Rota da seda de Sudoeste”, iniciava-se em Chengdu na província de Sichuan (a qual tinha 15 mercados de seda, historicamente hoje comprovados, localizados nas principais cidades, e era famosa pelos seu brocados), seguindo pela antiga passagem entre Sichuan e Yunnan em direcção à Birmânia, Índia, Afeganistão e antiga União Soviética, (onde se junta à outra rota da seda em Merv, actualmente Mari no Turkmenistão), tomando a direcção do Iraque e posteriormente do Mediterrâneo. Partindo de Chengdu para Dali e Yongchang de onde podia irradiar em inúmeras direcções: para Sul de forma a atingir a baía de Bengala e a Birmânia terminando nas cidades de Bassein e Moulmein; para nordeste passando de Dali para Kunming até chegar ao Vietnam em Ha Noi e Hai Phong; de Yongchang em direcção à Índia tomando primeiro a via de Noroeste para Gauhati e daqui para Sul em direcção à Baía de Bengala e Índia e passando em Calcutá e Mathura e Ujjain mais a Sul.

Como exemplo da utilização político-diplomática das rotas da seda, poderemos referir que, juntamente com as numerosas caravanas de mercadores, várias missões diplomáticas percorreram esta rota do Sudoeste. Foi o caso do estado Shan (actualmente o Nordeste da Birmânia) que a utilizou, nomeadamente nos anos da nossa era de 97, 120 e 131, para enviar delegados à China. A segunda embaixada, acompanhada de

músicos, foi muito apreciada na capital Luoyang, do estado Han Oriental, a qual foi tão bem sucedida, que o imperador chinês deu um selo de ouro, sedas e um título oficial ao rei de Shan, para assinalar o início das relações amistosas entre ambos. Em 802 uma ampla missão do estado Biao (na actual Birmânia), composta inclusive por músicos e dançarinos, visitou o imperador De Zong da dinastia chinesa Tang, sendo o seu impacto positivo enaltecido e recordado por poetas.

Como exemplo da difusão e interinfluência das principais correntes filosófico-religiosas, através das rotas da seda, referiremos a rota de Sudoeste a qual assumiu a ligação entre os dois maiores países budistas (Índia e China) bem como com outros países da Ásia de Sudoeste. Por ela se difundiram versões budistas como a Hinayana (dominante nomeadamente no séc. XI d.C. na Birmânia), ou o Mahayana (que se difundiu de Sichuan para a região Dali no Yunnan). A circulação de ideias e de modelos culturais diferentes repercutiu-se ainda na arquitectura, como são testemunho os 3 pagodes do templo Chongsheng na região de Dali (que resistiram ao longo dos séculos aos tremores de terra, apesar dos seus 16 andares e 58 metros de altura), e os vestígios multiculturais que podemos encontrar nas grutas de Jianchuan, com os seus túmulos e estátuas de pedra.

O impacto das sedas no quotidiano e na moda da sociedade romana foi de tal forma significativo, que passou a ser encarado como um problema económico pelas autoridades de Roma. O pagamento das sedas e de outros produtos exóticos do Oriente era feito em metais preciosos, como o ouro das famosas moedas romanas «aureus». O próprio Senado teve de intervir tentando regulamentar o seu uso unicamente às mulheres. Mas tal medida revelou-se insuficiente, levando Tibério a alertar o Senado, no ano 22 d.C., para “esses artigos que servem a vaidade feminina, as jóias e esses pequenos objectos de luxo que drenavam toda a riqueza para fora do império; e, em troca de bugigangas, enviam o dinheiro do império para as nações estrangeiras, se não for para os inimigos de Roma”. Posteriormente, a situação agravou-se a avaliar pelo calculo do célebre escritor romano Plínio, “O Velho”, o império romano gastava cerca de 487.900 Yuan (cerca de 70.000 pounds) em importações anuais de seda. Ptolomeu apesar de possuir um conhecimento mais pormenorizado do extremo Oriente, revelou-se ainda muito limitado e confuso, ao descrever a China como se de dois países diferentes se tratasse: um a que chama “Sina” de Sinai (onde coloca a Thinae do *Périplo do Mar Eritreu*), e o outro a “Sérica”. Refere-nos Ptolomeu que “Sinai é limitada a norte pela parte acessível da

Sérica, a leste pelo meridiano que marca as terras desconhecidas a oeste pela Índia...” e que “os navegadores contam que para lá de Sina fica o país dos Seres e a cidade de Sera.”. Durante muitos séculos a Sina seria o país acessível por mar e a Sérica, a norte daquele, acessível por terra; e até à identificação inequívoca de ambos como a mesma China, pelo português Bento de Gois levará longos séculos (até ao século XVII).

Inúmeras são as fontes, quer de origem Oriental, quer Ocidental, para o estudo das Rotas da Seda, tornando-se mais numerosas à medida que nos afastamos da Antiguidade, e nos aproximamos da Idade Média e da Época Moderna. Dos Chineses com a sua desenvolvida historiografia, refiram-se as Histórias Oficiais de cada Dinastia, com as suas Histórias organizadas por regiões geográficas, e com escritos avulsos individuais. Da historiografia árabe destacamos a obra de Sulaymân — *Akhhbâr al-Shîn wal Hind* (Descrição da China e da Índia, em 851), e a de Ibn Batoutah (de 1330). Da historiografia ocidental referiremos a obra de Plínio “O Velho”, a de Ptolomeu, e a obra anónima *Périplo do Mar Eritreu*. Também os relatos dos viajantes medievais, quase todos religiosos, provam a intensificação dos contactos entre a Europa e a China, nomeadamente: João Pian de Carpine (enviado pelo Papa à Ásia Central em 1247), o monge Guilherme de Rubrouquis, que partiu em 1252 por determinação de S. Luís. Os franciscanos enviados pelo papa: João de Montcorvin em 1289, André de Pérouse cerca de 1310; Odorico de Pordenone em 1314, Jean de Marignolli em 1340. Mas foi com *Il Milione* de Marco Polo (1254-1324) que a China, sob a designação mongol de Cataio, entrou definitivamente no imaginário europeu. Contudo não foram só Europeus, Árabes e Indianos a viajar para a China, também alguns Chineses vieram à Europa, nomeadamente o monge nestoriano Rablan Sauma, mongol, da região de Pequim, que em 1287 se deslocou a Paris em missão ao rei francês Filipe o Belo, a fim de sugerir uma aliança contra o Islão.

Vejamos um pouco mais detalhadamente o contexto da viagem destes diplomatas peregrinos. João Pian de Carpine (franciscano com cerca dos 60 anos), em 1245 enviado pelo Papa Innocent IV à Ásia Central, para estabelecer a paz e tentar converter os Mongois, (os quais no seguimento da morte do seu Grande Kan Ogodei, em 1241, tinham suspenso a sua invasão da Europa ao chegarem ao Danúbio). Partiu de Lyon em Abril de 1245 e assistiu à entronização do novo imperador mongol — Guyuk, em Karakorum, em 1246; conseguiu ser recebido e recebeu uma

carta resposta para o Papa., na qual o Mongol exige a submissão do Papa. Esta viagem foi muito importante, por nos deixar uma descrição antropológica dos Mongóis — *Histoire des Mongols*, dando especial realce a informações militares e propondo formas de lhes resistir (aos Mongóis).

Outra missão (do Papa Innocent IV, em 1245) fora confiada a 2 dominicanos Ascelin de Crémone e a André de Longjumeau, que se limitam a entregar a carta do papa à guarda avançada do exército Mongol. André de Longjumeau, parte para outra missão aos Mongóis em 1249, saindo de Nicosia, onde estava então o rei São Luís.

O monge Guilherme de Rubrouquis (Guillaume de Rubrouck), que partiu em 1252, por determinação do rei dos Francos São Luís. — No seguimento da chegada da resposta do Grande Kan Mongol, à carta do rei Franco, enviada através de André de Longjumeau em 1249, na qual o kan Guyuk exigia aliança do rei da França e o pagamento de tributo ao Mongol. — É assim enviado o franciscano flamengo Guillaume de Rubrouck, que em Maio de 1253, embarca em Constantinopla para a Crimeia. Devido a durante o percurso, semelhante ao seguido pelo J. P. de Carpine, se ter extraviado a carta do rei São Luís, para além do facto de viajar descalço e vestido com o pobre traje franciscano, tem dificuldade em fazer-se aceitar como embaixador. O espírito missionário deste embaixador fá-lo conseguir obter autorização do novo Kan para pregar e converter ao Cristianismo, o que levanta a animosidade de alguns padres nestorianos (que pregam em língua Síria, que ele não sabe falar), como o monge arménio Sergius, que o declara impostor. Posteriormente foi incumbido de transportar uma carta do Kan Mongka, na qual se exige a submissão do rei Franco e do envio de embaixadores oficiais. Esta carta é entregue ao seu superior religioso no mosteiro de S. João de Acre, que não o autoriza a entregá-la pessoalmente ao rei Francês, pelo que é deste convento que escreve a sua carta a São Luís descrevendo a sua viagem “*Voyage dans l’Empire mongol*”. Esta descrição é muito importante por ser a primeira sugestão de identificar o Cataio com o país dos Seres, para além da descrição atenta dos costumes dos povos com que contacta.

Também da Ásia Central foram enviadas missões à China, que nos deixaram o seu testemunho. Juvaini da Persia, filho de um ministro de Arghun, governador de Khorassan e do Iraque, foi em missão diplomática aos Mongóis, cerca de 1252-53 (um ano antes de Guilherme de Rubrouck), tendo escrito uma *Histoire du conquéron du monde*.

Regressando à Europa, o papa Nicolau IV decide enviar diversas missões (de franciscanos) para tentar uma aliança com os Mongois. João de Montecorvino parte em 1289, e devido a combates terrestres entre Mongóis, decide embarcar no Golfo Pérsico para Índia (onde permanece 13 meses), e para a China, chegando a Khanbalik em 1293, pouco antes da morte do Grande Kan Kubilai. As suas actividades e o sucesso na conversão de milhares de Mongois, são-nos relatadas em cartas que enviou em 1306 e 1307. É designado Arcebispo de Khanbalik e recebe a ajuda de mais 3 bispos, que chegam à China em 1313, de um grupo de 6 enviados pelo Papa. Um bispado é criado em Zayton (Quanzhou). Quando morre em 1330 é o próprio Kan que pede um substituto. André de Pérouse, cerca de 1310.

Odorico de Pordenone parte de Pádua em 1318 e mantém-se por 3 anos em Khanbalik. A sua descrição da China não é tão interessante como a de Guilherme de Rubrouck, mas apresenta alguma originalidade ao referir o uso dos “pés pequenos” das chinesas (que Marco Polo não refere) e é o primeiro europeu a referir-se à cidade tibetana de Lhassa.

O Papa envia em 1339 4 embaixadores como legados pontifícios, conduzidos por João de Marignolli, mas só chegam à China em 1342. Oferecem um grande cavalo negro de patas traseiras brancas que impressiona o Grande Kan. Jean de Marignolli regressa à Europa após 3 ou 4 anos na China. Deixou-nos referido que com Montecorvino a cidade de Pequim tinha várias igrejas e uma catedral junto do palácio real, com uma boa residência para o arcebispo, e que o clero cristão era honrosamente sustentado pelo imperador.

Mais famosas ficaram as viagens da família Polo, devido ao livro, *Il Milione* de Marco Polo (1254-1324). Com ele, a China, sob a designação mongol de Cataio, entrou definitivamente no imaginário europeu. Os dois irmãos Matteu e Nicolo Polo mercadores de Veneza, partem para Oriente em 1260, e regressam em 1269, depois de terem viajado três anos pela China. Portam consigo uma carta do imperador Kubilai, na qual pede cem sábios que lhe venham explicar o cristianismo.

1271-1295, 25 anos de viagens dos irmãos Polo agora acompanhados de Marco Polo, filho de Nicolo e sobrinho de Matteu. Marco Polo estará 17 anos ao serviço do imperador Kubilai, desempenhando diversas missões oficiais. Regressam os 3 a Veneza em 1295. Em 1298 num combate entre Venezianos e Genoveses, é feito refém em Génova, onde dita

as suas descrições de viagens a outro preso, Rusticello de Pisa (escritor régio de Henrique III e Eduardo I de Inglaterra). São estas memórias de viagens que virão ter uma enorme divulgação e sucesso, sob diferentes versões e títulos: *Devisement du Monde*, *Livre des merveilles*, e possivelmente o mais famoso — *Il Milione*. Ao carácter de narrativa de viagem antropológico está associada a perspectiva e imaginário medieval, com os seres extraordinários e terras míticas.

Contudo não foram só Europeus, Árabes e Indianos a viajar para a China, também alguns Chineses vieram à Europa, nomeadamente o monge nestoriano Rablan Sauma, mongol, da região de Pequim, que em 1287 se deslocou a Paris em missão ao rei francês Filipe o Belo, a fim de sugerir uma aliança contra o Islão.

As rotas terrestres que ligam o mar Negro até ao Pacífico adquirem maior segurança durante o domínio mongol, cujo vasto império, um dos maiores impérios já criados, abrangendo a Sibéria e a Rússia até Kiev, a Pérsia e a Síria (temporariamente), a Índia e a China e a Ásia Central, estabeleceu uma relativa estabilidade. Assim, aquelas rotas eram percorridas por caravanas que transportavam as especiarias, o chá, a porcelana, alguns tecidos preciosos como as sedas mais requintadas, e os representantes diplomáticos. Em 1368, após a substituição dos Mongois, pela dinastia chinesa dos Ming, a China voltou-se para si mesma, chegando a encerrar-se ao comércio marítimo, com algumas poucas excepções como as famosas navegações (1405-1433) do almirante Zheng He (ver entrada específica sobre este almirante).

No século XVII o Português Bento de Gois percorreu a rota terrestre que de Goa, na Índia, o levou à China, de 1603 a 1607, através do Afeganistão dos Pamires e do deserto de Gobi, até chegar à cidade chinesa de Suchou, onde faleceu em 1607). Tornou-se famoso por este feito, mas também porque a este Jesuíta se deve, a confirmação pessoal da identificação do reino de Cataio, decorrente de *Khitai*, na toponímia mongol, com a China do sânscrito *Cîna* difundida pelos Muçulmanos na Europa). Dizemos confirmação porque, a primeira sugestão para essa identificação tinha partido de Guilherme de Rubrouquis e seguida por Martin de Rada e por Mathaei Ricci.

As navegações portuguesas inseridas no processo de expansão europeia da Época Moderna, foram um elemento importante, pela pressão constante com vista ao afrouxar da política isolacionista dos Ming, no sentido

de legitimizar o comércio dos portugueses na China. As contradições internas à própria China, aliadas à sua enorme apetência pela prata do Japão e da América levaram à aceitação do estabelecimento dos portugueses em Macau. A partir desse momento as Rotas Terrestres da Seda viram reabrir-se uma renovada Rota Marítima. Esta rota agora complementada pela Rota do Cabo, pioneiramente aberta pelos portugueses, vai pela 1.^a vez na história da humanidade permitir uma ligação contínua, e exclusivamente por mar, entre a Europa (Portugal) e a China. A qual suplantara com vantagem as rotas terrestres, devido a permitir, em geral, um comércio mais rápido, massivo, directo e seguro entre a China e a Europa, sem contudo conseguir eliminar totalmente a rede mercantil que se continuava a fazer por terra através da Ásia Central.

Rota Marítima da Seda

A procura de uma rota marítima que ligasse a Europa à China, apesar de todos os riscos e dos medos inerentes (exacerbados pela mentalidade medieval), teve como motivação ultrapassar os impedimentos das rotas terrestres da Ásia Central. Dificuldades estas ligadas às turbulências político-militares e religiosas que frequentemente agitavam os territórios atravessados pelas caravanas. A tradicional Rota Marítima ligava o Mediterrâneo ao Oceano Índico, através do Mar Vermelho ou do Golfo Pérsico. Contudo a descoberta e abertura da rota contornando o Sul de África (Cabo de Boa Esperança), pelos Portugueses, não só é mais rápida, como elimina os inúmeros agentes intermédios (Árabes e Indianos aos quais a anterior rota marítima se via obrigada a recorrer). Por outro lado, a tradicional rota marítima da seda incluía alguma parte do seu percurso por terra firme, cujo transbordo encarecia os fretes, além do aumento das probabilidades de dano, ou de extravio para as mercadorias. Era o trajecto que das costas do mediterrâneo seguia pela Península Arábica de Rhinocolure a Petra e daqui ao porto do mar vermelho Leuké; ou em alternativa de Alexandria ao porto do Mar Vermelho Egípcio de Berenice; ou ainda do Mediterrâneo através de Carrhes, Palmira, Vologesiade a Seleucia pelo vale do Eufrades até ao porto de Spasinou-Charax no Golfo Pérsico. Habitualmente à entrada, quer do Mar Vermelho quer do Golfo Pérsico, as mercadorias mudavam de mãos, os Árabes resistiam à entrada quer de Europeus quer de Indianos, sendo habitualmente eles próprios a conduzir essas mercadorias às costas da Índia onde, frequentemente, mudavam novamente de mãos para entrar na Ásia do Sudeste e no Mar

da China. Por vezes as mercadorias eram ainda alvo de transbordo para fazer o atravessamento da Península Maláia, em combóio terrestre.

Desde a Antiguidade que as regiões litorais do Sul da China estabeleceram contactos marítimos entre si e com outros povos da sua vizinhança. Achados arqueológicos comprovam a capacidade dessas regiões, nomeadamente no Zhejiang, para a construção naval e para a navegação desde o Neolítico. Vestígios dos estados Xia, e Shang comprovam que durante a dinastia Zhou Ocidental, as rotas para o Japão a Norte, e para o Vietname a Sul, já eram navegadas. Durante o período dos Estados Combatentes o povo Yue, no Zhejiang, Fujian e Guangdong, bem como outras áreas costeiras, já navegavam em mar aberto. Famoso para a História chinesa ficou Xu Fu, o qual terá aportado ao Japão (Danzhou, cerca de 219/210 a.C.) como enviado do primeiro Imperador Qin, a procurar a planta, que alegadamente traria a imortalidade. Segundo a fonte japonesa *Nihonshoki* (“*O Livro sobre o Japão*”, 8.º vol), a seda terá entrado no Japão no ano de 199 DC. (8.º ano do Imperador Chiuai Tenno). O *Sanguozhi* (*História dos três Reinos 220-280 d.C.*) refere no seu volume “*O Livro de Wei*”, o envio de sedas coloridas para o Japão como presente á princesa Japonesa, em 238 d.C., pelo Imperador Ming Di (dinastia China Wei). Várias embaixadas de ambos os países se sucederam, dando curso ao que ficou conhecido por “diplomacia da seda”, pelo papel que esta mercadoria representava nas relações. O livro Japonês “*Recordação das coisas antigas*” refere ter sido introduzida no Japão a tecelagem da seda no reino do imperador japonês Ojin (270-310).

Na dinastia Han a cidade de Panyu (actualmente Guangzhou) era já o centro do império chinês para a navegação para a Ásia do Sudeste e do comércio de produtos preciosos como pérolas, cornos de rinocerontes, marfim, jade e carapaças de tartaruga, parte deles oriundos de países estrangeiros. Durante a dinastia Han Ocidental estabeleceu-se uma rota marítima que ligava a península de Leizhou (actual distrito de Yexian) a Huangzhi (chamada Kanchipuram) na Índia e daqui seriam encaminhadas na direcção da Arábia e do Mediterrâneo. As embarcações da China até à Índia tocavam os portos do Vietname, Tailândia, Malásia e Birmânia. Esses navios chineses exportavam largas quantidades de ouro e de seda em troca da importação dos já referidos produtos locais.

“*A História da Dinastia Han Posterior*” regista a chegada de emissários de diversos países, da Ásia à Europa: de Rinan (Vietname) e de Jiubushi

(Camboja) em 84 d.C.; Yedia (Java, Indonésia) em 131, Tianzhu (Índia) em 159 e 161 d.C., e de Danguo (Birmânia) em 97, 120, e 131 D.C.. Sobre estas missões da Birmânia, regista-se que em troca dos “tesouros nacionais” e da apresentação de “mágicos”, a China retribuiu enviando “ouro, prata e sedas coloridas”. Refere esta fonte que os mágicos teriam afirmado “Nós viemos do mar Ocidental [ou seja do Império Romano] até Sudeste a Danguo”. A comprovar este comércio marítimo chinês com terras do Mar do Sul da China e com o Ocidente, têm-se descoberto vários vestígios arqueológicos, como ágatas, vidros coloridos, pérolas, jade, cristal de rocha e âmbar, em túmulos da dinastia Han Ocidental, na região de Hepu na península de Leizhou, um dos pontos de partida das navegações para Ocidente.

O capítulo “A História do Grande Qin [Império Romano]”, da *A História da Dinastia Han Posterior* refere-nos: “O grande Qin comercia com Anxi [Irão] e Tianzhu [Índia] por mar e lucraram dez vezes mais... o imperador de Qin [Roma] queria enviar emissários directamente à China, mas Anxi era já o intermediário das sedas coloridas chinesas”. O monopólio de Anxi sobre as Rotas Terrestres da Seda levou a China a encarar a Rota Marítima como uma alternativa para a difusão da seda. Em 97 D.C. o inspector general Ban Chao enviou, o emissário Gan Ying ao grande país de Qin, por via marítima para contornar o monopólio terrestre de Anxi, mas aquele só conseguiu chegar até Tiaozhi (ou seja, a região de Taokè) no Golfo Pérsico. Em 166 D.C. o imperador Marco Aurélio Antonino [registado sob o nome de An Duan] conseguiu enviar um emissário à China, via Rinan [Vietname], com marfim, cornos de rinoceronte e carapaças de tartaruga iniciando um comércio entre os dois povos.

O *Sanguozhi* (*História dos três Reinos* 220-280 d.C.) assinala um aperfeiçoamento das técnicas de construção naval e um assinalável desenvolvimento da navegação que tornou famoso o estado de Wu, (no estuário do rio Changjiang). As cidades portuárias de Yangzhou, Wujun [Suzhou], Kuaiji [Shaoxing], Jiaozhou, Nanhai [Guangzhou], e Jiaozhi [Hanoi, Vietnam], tornaram-se entrepostos essenciais do comércio da China com o estrangeiro, tendo estado sob a jurisdição do estado de Wu. A rota entre Guangzhou e Jiaozhi tornou-se comum para a navegação chinesa do Sul da China. Em 226 D.C. o mercador vindo de Roma, Qin Lun, utilizara a rota marítima para aportar a Jiaozhi e a Wuchang. No mesmo ano foram enviados dois oficiais Wu (Kang Tai e Zhu Ying) numa expedição marítima tendo chegado a Funan (Camboja). A expansão do esta-

do de Funan no séc. III DC., dominando um extenso território e os estados entre a Índia e a China, tornou-o no principal intermediário comercial e político da China com a Índia e Ásia de Sudeste. Os relatos de Kang Tai e Zhu Ying dos seus 20 anos de estadia no estrangeiro foram incluídos na “*História dos territórios estrangeiros no tempo do Estado de Wu*”, no capítulo “*Sobre o Funan*”, livro este que se perdeu, subsistindo apenas algumas informações parcelares, sobre as relações, desse período, com o Ocidente e em especial com Roma, como na “*Enciclopédia Imperial Taiping*” em “*Comentários sobre as vias marítimas*” (vol. 1). Na qual se regista, em 284, uma embaixada do Oriente Romano (Daqin).

Depois de um período de instabilidade que não favoreceu a utilização segura da rota da seda, a estabilidade da dinastia Tang (618-907 d.C.) propiciou uma intensa difusão de elementos da civilização chinesa: dos elementos culturais, como a escrita e o estilo de alimentação e de vestuário, à difusão de tecnologias como a da tecelagem, quer para Oriente (Coreia e Japão) quer para Sul (Vietname e Ásia de Sudeste). Sob os Tang a Rota Marítima adquire paralelamente um incremento novo. A cidade de Cantão é disso testemunho, ao ser descrita pelo mercador árabe Sulaymân (durante o ano de 851, no que parece ser o primeiro texto sobre Cantão, de autor estrangeiro, chegado até nós), como uma grande cidade fundamental para o comércio com o Oceano Indiano: “Quando os marinheiros chegam à China por mar, os chineses incumbidos disso agarram nas suas mercadorias e fecham-nas nos entrepostos. Garantem a sua boa conservação, contra qualquer acidente durante seis meses, até que chegue o último navio (vindo na mesma monção). Os Chineses cobram então um direito de entrada de 30% (em géneros) sobre qualquer mercadoria importada, entregando o resto ao mercador que é seu proprietário. Aquilo de que o rei da China precisa compra pelo preço mais elevado e paga o montante na mesma altura. Nunca faz o mercador perder. Entre as mercadorias de importação, compradas prioritariamente pelo soberano, encontra-se a cânfora”. Os Ocidentais vendiam em Cantão marfim, lingotes de ouro, carapaças de tartaruga, chifres de rinoceronte com gravações interiores, que os chineses utilizavam em cintos, que atingiam preços exorbitantes (dois a três mil dinares o cinto), produtos estes comprados na Índia pelos mercadores estrangeiros. A cânfora do Sudeste Asiático e a madeira de sândalo era utilizada nas sepulturas dos ricos. O aloé de Socotorá além de queimado como perfume era utilizado medicinalmente. O aloé indiano, considerado o melhor, era vendido por duzentos dinares

o cesto. Cantão exportava seda crua, sedas trabalhadas “com ramagens”, ouro, cobre, prata (em lingotes considerados mercadoria e não como moeda) e pérolas. Eram igualmente compradas grandes quantidades de almíscar chinês, de menor qualidade que o do Tibete mas muito mais barato. Pela Rota Marítima chegava igualmente o muito procurado âmbar cinzento vindo de Zanzibar. Segundo Sulaymân “entre todas as criaturas de Alá, os Chineses são aqueles que têm a mão mais hábil para desenhar e dar forma; para a execução de qualquer espécie de trabalho, não há no mundo um povo que possa fazer melhor do que eles”.

Sob os Song (960-1279) a província do Fujian assume a liderança e ultrapassa Cantão no que respeita ao comércio marítimo, em especial a Cidade de Quanzhou (Zaitun, como lhe chamaria Marco Polo e Ibn Bathoutah). Os Italianos normalmente importavam os produtos orientais a partir do Mar Negro, e os Árabes no Sul da China em Guangzhou (Cantão) e em Quanzhou. Em 1330 Ibn Batoutah descreve o porto de Zayton como um dos cinco maiores do Mundo, sendo os outros Alexandria, Soudak na Crimeia e 2 portos da Índia) e Guangzhou (Cantão). Marco Polo, partiu de Zaitun, percorrendo a rota marítima para o seu regresso a Itália, e referiu-se a esta cidade como o principal entreposto marítimo e mercantil da China nos séc. XI ao XIV. Os Portugueses também se deixaram influenciar pelo imaginário medieval das sedas de Zaitun, difundida com o comércio árabe e italiano, que passaram a designar um certo tipo de tecido de seda com o nome de Cetim.

A abertura e incremento do comércio através das Rotas da Seda esteve sempre dependente do contexto político e correlação de forças dos grandes reinos da região atravessada pela dita rota. Quando a instabilidade política fazia perigar e aumentar o riscos para comerciantes e mercadorias que utilizavam as rotas caravaneiras através das estepes, dos desertos e das altas montanhas, os mercadores, reorientavam o seu comércio através de rotas alternativas, com predominância para a Rota Marítima. Sob a Dinastia Ming e Qing as relações quer políticas quer económicas dos países estrangeiros com o Império do Meio, só eram admissíveis se enquadradas legalmente nas chamadas *Missões tributárias*, exercendo a chamada *diplomacia da seda*, consubstanciando um comércio encapotado das delegações dos países estrangeiros de retribuição de sedas, e outros produtos chineses, pelos produtos recebidos como tributo pela China. Na Antiguidade, em Roma, a seda chegou a ser mais valiosa que ouro.

Na Idade Medieval e na Época Moderna a implantação das técnicas de tecelagem de seda em centros produtores fora da China, como na Ásia Central, na Sicília e mesmo na cidade de Lion (França) reduz de alguma forma o valor da seda.

Cerca de cinquenta anos antes de os Portugueses chegarem ao Índico, tinham os Chineses abandonado as suas expedições marítimas através da Ásia de Sudeste, até à Índia e à costa Oriental de África. Zheng He foi um dos mais famosos navegadores chineses da história, senão mesmo o maior, devido às 7 expedições (1405-1433) em que cruzou os oceanos, do Pacífico à Costa Oriental de África. Ficou conhecido para a história sob o título de Almirante do Triplo Tesouro (San Bao Dai Jian), por comandar uma frota com os maiores navios que o mundo até ai jamais conhecera. Estes juncos oceânicos eram apelidados de “Navios Tesouro”. O seu papel histórico reconhecido por estudiosos ocidentais, levou um deles, Debenham, a chamar-lhe de “Vasco da Gama da China”.

Os objectivos para a realização das expedições marítimas comandadas por Zheng He eram essencialmente de carácter político, como o reforço da legitimidade do novo imperador, complementados com um marginal interesse económico e com a intenção de aprofundamento dos conhecimentos geográficos. A localização do imperador destronado Jianwen (1399-1402), foi o objectivo oficialmente expresso pelos anais chineses, mas não se revela suficiente para explicar a organização das viagens. Entre os interesses políticos implícitos contava-se a identificação do poderio dos estados vizinhos a Sul e a Ocidente, e fazer reconhecer aos seus chefes a suserania ou o domínio político formal do Imperador da China. A nível económico pretendia-se encorajar o comércio marítimo oficial entre aqueles estados através de missões tributárias; finalmente procurava-se desenvolver os conhecimentos geográficos, das rotas marítimas e das características desses países, que resultariam no reforço da defesa costeira chinesa, bem como na recolha de produtos, drogas e de animais exóticos, para colecção e utilização da corte imperial. Na realidade a afirmação política e diplomática da China, como grande potência dominante e suserana na esfera política do Pacífico ao Índico, esteve intimamente ligado ao carácter económico, consubstanciado pelo incentivo à frequente visita de missões tributárias estrangeiras (todos os principais potentados locais do Oceano Índico enviaram delegações), aos imperadores da China, à margem das quais parece ter sido autorizado um certo comércio privado (as fontes não são contudo claras neste aspecto) por

parte dos delegados estrangeiros. Podemos referir a visita pessoal de alguns sultões ou chefes locais como o do Bornéu (que visitou Nanjing em 1408, onde morreu), o de Malaca e o de Sulu; referimos ainda as embaixadas e tributos que o Egipto mameluco enviou com certa regularidade ao imperador Ming; bem como em resposta à última expedição de Zheng He, uma embaixada de Meca e de Medina visitou a capital chinesa, Nanjing em 1433.

Os historiadores têm-se debruçado sobre o impacto destas expedições para o conhecimento científico chinês e asiático, desde o geográfico, ao desenvolvimento da náutica, da cartografia (feitura de portolanos), da astronomia, da geologia e da botânica. A China ampliou o seu conhecimento geográfico (das terras, dos mares e das correntes marítimas), passou a aceder mais facilmente a produtos exóticos (minerais, vegetais) e animais (girafas, zebras, avestruzes entre outros). O impacto destas expedições extravasou o inicial carácter político-diplomático, assumindo uma complexa circulação de elementos socio-culturais, desde ideais filosófico — religiosos à arte e cultura em geral, como a criação de uma escola de tradutores (Suyi Guan), que deixou vários interessantes vocabulários. A equipe de Zheng He incluiu em alguma viagens importantes sábios chineses como Hasan, Ma Huan, Guo Chongli, Fei Xin e Gong Zhen, alguns dos quais deixaram os principais relatos destas viagens (ver bibliografia). O impacto destas viagens tem sido estudado em inúmeras obras e iniciativas culturais e científicas, das quais destacamos pela sua transdisciplinaridade e amplitude o projecto de Estudo integral das Rotas da Seda — Rotas do Diálogo, da iniciativa da UNESCO (1990-1996).

Com o fim das expedições marítimas chinesas os largos milhares de pessoas envolvidas nas navegações, na construção naval e na preparação de tudo o que era necessário, desde o comércio marítimo, às actividades agrícolas e às artesanais necessárias à alimentação, vestuário e sobrevivência destes milhares de chineses, viram prejudicados e afectados o seu modo de vida e diminuídos os seus rendimentos. Muitos destes integrariam futuramente uma rede de apoio, quando não mesmo de participação pessoal em actividades de contrabando e pirataria marítimas. Com o retorno à política de isolamento que caracterizou a dinastia Ming, a China perdeu a supremacia dos mares asiáticos e cerca de 50 anos depois, seriam os Portugueses a dominar o Índico durante todo séc. XVI e inícios do XVII, logo seguidos por outras potências europeias como a Holanda e a Inglaterra.

No século XV, a utilização pioneira e criativa, pelos Portugueses, das técnicas necessárias à navegação em alto mar para contornar o continente Africano, permitiu pela primeira vez, ligar directamente a Europa à Índia (1498) e à China (1513) viajando exclusivamente por mar. As mercadorias podiam agora ser transaccionadas em enormes quantidades, devido à grande capacidade de carga dos navios, e podiam circular nas mãos de um único agente ou mercador português, o que embaratecia e aumentava a margem de lucro desses produtos. O controle português da Rota Marítima no Índico e o monopólio do seu comércio, durante todo o séc. XVI, e inícios do séc. XVII, deve-se a uma conjugação de factores em que destacaríamos: a capacidade estratégica de compreensão da correlação de forças regionais, a inserção portuguesa nas tradicionais redes interregionais do comércio do Índico e da Ásia de Sudeste, a sua relativa superioridade militar naval, aliada a uma diplomacia de aliciar potentados locais para alianças, ao mesmo tempo que aplicava a maior violência contra as forças muçulmanas que se apresentassem a disputar aquele monopólio português. É de destacar que os Portugueses ao dominarem o itinerário tradicional da Rota Marítima da Seda no Índico, fizeram-no de uma forma nova, ligaram o Índico ao Atlântico numa contínua e nova rota marítima ao contornar o africano Cabo de Boa Esperança, no exercício do poderio militar nos mares e em pontos estratégicos onde erigiram fortalezas portuguesas, contra o seu inimigo muçulmano e com a conivência de alguns poderes regionais. A política de *cartaz* (licença portuguesa de navegação concedida a determinada embarcação, mediante pagamento de uma taxa), foi emblemática desse sistema. Contudo a sua forma de comerciar não inovou o antigo sistema de comércio no Índico. Os Portugueses integraram-se em geral nas redes regionais tradicionais asiáticas e seus típicos produtos, apesar de terem tentado e temporariamente conseguido, atrair para a rede Portuguesa grande parte do fluxo mercantil do Índico, desviando-o do circuito do médio Oriente e das suas antigas ligações ao Mediterrâneo. Em relação à China integraram-se no tradicional modelo chinês de comércio tributário e de acomodação de estrangeiros no seu território. Os navios na sua longa viagem de Lisboa até Macau, iam transaccionando parte dos produtos comprados nos portos anteriores em que tocaram, trocando-os pelo do próximo porto. As mercadorias que navegavam directamente de Lisboa à China e da China a Lisboa, eram muito especiais e representavam a minoria da carga. O ouro e prata eram os principais produtos com que os Portugueses podiam comprar a pimenta Indiana e as sedas e as porcelanas Chinesas. Na Ásia de Sudeste podiam comprar especiarias, como panos de algodão.

Mas para compreender o papel fundamental de Macau para o secular monopólio português do comércio da China com o Ocidente e a sua sobrevivência como cidade luso-chinesa, deveremos considerar três tipos de factores: económicos, geográficos e políticos. Macau foi estrategicamente fundada junto ao antigo término da Rota Marítima da Seda, a cidade de Guangzhou (Cantão), o que conjugado com a política isolacionista dos Ming e da proibição do comércio marítimo dos chineses, permitiu aos Portugueses de Macau serem os intermediários no comércio entre a China e o estrangeiro. Os Portugueses podiam assim satisfazer a grande apetência chinesa pela prata, que traziam do Japão e da América (via Filipinas ou via Rota do Cabo). O abandono da política de expansão marítima chinesa do século XV e a proibição de navegação aos Chineses, contribuiu para a proliferação do comércio clandestino e do incremento do fenómeno da pirataria no Mar da China, tendo os Portugueses chegado a participar em expedições contra essa pirataria. Militar e politicamente os Portugueses não representavam uma ameaça para a China, visto aceitarem ser integrados e obedecerem a uma dupla suserania política, quer de Portugal, quer do governo Chinês, a quem pagavam renda pelo terreno e uma taxa mercantil sobre o comércio marítimo, além de que sempre que exigido pelas autoridades chinesas, tinham ainda que prestar contas ao governador de Cantão. Os Portugueses em Macau representavam assim, uma mais valia económico-política para as autoridades regionais de Cantão, que se fortaleceram economicamente face às outras autoridades regionais (nomeadamente das outras províncias litorais, ao serem durante muito tempo o único porto legal para o comércio com o estrangeiro) e por outro lado passavam, deste modo, a ter algum ascendente político sobre os outros mandarins, ao estarem em melhor posição para oferecerem alguns produtos exóticos do Ocidente ao governo central imperial. Os Portugueses foram substituídos no domínio das rotas do Índico, a partir de meados do século XVII pelos Holandeses, logo seguidos dos Ingleses e Franceses.

É necessário ter em conta que apesar do sucesso da Rota Marítima, esta não anulou ou impediu que as rotas terrestres continuassem a abastecer a Ásia Central e mesmo por vezes o Ocidente.

Numa perspectiva global, as repercussões civilizacionais das rotas da seda foram fundamentais para a humanidade, pelo seu contributo para um mundo multicultural e multiétnico. Elas desenvolveram o cosmopolitismo das grandes cidades chinesas e das ocidentais. As Rotas da Seda

foram um conjunto de itinerários físicos quer terrestres quer marítimos, que permitiram a circulação não só dos seres humanos e seus animais, não apenas dos produtos materiais, como as exóticas e valiosas mercadorias, mas igualmente de um conjunto de valores culturais no mais lato sentido do termo: de ideários filosóficos a religiosos, científicos e tecnológicos, de linguísticos a musicais, do vestuário à alimentação. Naturalmente esta interinfluência foi biunívoca: Oriente e Ocidente interagiram de forma marcante um sobre o outro.

Bibliografia

AAVV, *From the Mediterranean to the China Sea: miscellaneous notes*, (vol. 7 de South China and Maritime Asia, editado por Roderich Ptak), Wiesbaden (Alemanha), Harrassowitz Verlag, 1998.

_____, “Languages and Cultures of the Silk Roads”, colóquio integrado em “An integral studies project of the silk roads: roads of dialogue of UNESCO, cujas comunicações são apresentadas no «*Diogenes* (International Council for Philosophy and Humanistic Studies)», n.º 171, 1995.

_____, *Merchants, Companies and Trade, Europe and Asia in the Early Modern era* (na coleção Studies in the Modern Capitalism), Cambridge, Press Syndicate of the University of Cambridge (United Kingdom), 1999.

_____, *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*, Coordenação de Vadime Elisseeff, edição conjunta da UNESCO e da Berghahn Books, New York — Oxford, 2000

_____, *The Silk Road on Land and Sea*, Beijing, editor Sun Yitu, China Pictorial Publications, 1989.

ANQUETIL, J. *Les Routes de la Soie*, Paris, C. Lattès, 1992.

BATOUTAH, Ibn, trad. por Defremery, *Voyages*, Paris, Imprimerie nationale, 1914, reedição: Paris, La Découverte, 3 vols, 1990.

BEAL, S. (edição), Si-Yu-Ki, *Buddist records of the Western World, transl. from the Chinese of Hiuen Tsang (A.D. 629)* Londres, Kegan Paul, Trench, Trubner. Reed, São Francisco, Chinese material center, 1976.

BERGERON, Pierre, *Relation des Voyages en Tartarie de Fr. Guillaume de Rubruquis, Fr. Jean du Plan Carpin... tout recoueuilli par Pierre Bergeron, Parisien.*, ed. de Michel Soly, Paris, 1634.

BRYSAK, Shareen-Blair, *The Virtual Silk Road*, é uma base de dados (de manuscritos, textos e fotografias de artefactos) da British Library disponível na internet: <http://idp.bl.uk>.

PLAN de CARPIN, Jean de, *Histoire des Mongols*, tradução por Pe. Clément Schmitt, Paris, ed. Franciscanas, 1961.

CHEN Liang, *Sseu lou che houa*, Lantcheou, 1983.

BOULNOIS, Luce, *A Rota da Seda*, Mem Martins, Publicações Europa América, 1999, tradução da *La Route de la Soie*, Genève, Editions Olizane, 1992.

DREGE, J.P.; com E.M. Buhner, *La route de la Soie*, Paris, Gallimard, 1989.

EBREY, Patricia Buckley, *The Cambridge illustrated history of China*, Cambridge (USA.), Cambridge University Press, 1996.

ETIEMBLE, *L'Europe Chinoise*, Mayenne (France), Éditions Gallimard, 2 vols., 1988, [em especial os seus textos “À la recherche de Cathay”, 1.^a parte e “Réactions de l'Europe aux nouvelles de Chine” 2.^a parte do vol. 1.^o].

GAO Hanyu, *Soiries de Chine*, adaptação do Chinês por Dong Chun e Christine Kontler, Paris, Nathan, estudo n.º 7, 1987.

HOPKIRK, P., *Foreign devils on the Silk Road*, Londres, J. Murray, 1980.

———, *Boudhas et rôdeurs sur la route de la soie*. Paris, Arthaud, 1981.

JIN Guo Ping, “Combates a Piratas e a Fixação Portuguesa em Macau”, em *Revista Militar*, (n. especial, n.º 2364, pp. 199-228), Lisboa, 1999.

KAPPLER, C. e KAPPLER, R., *Guillaume de Rubrouck, Voyage dans l'Empire mongol (1253-1255)*, Paris, Payot, 1985.

LOURIDO, Rui D'Ávila, *A rota marítima da seda e da prata: Macau-Manila desde as origens a 1640*, Tese de Mestrado (aprovada por Unanimidade e Muito Bom na Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas), 1996

———, “The Impact of the Macao-Manila Silk Trade from the Beginnings to 1640, in *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*, ed. da UNESCO e da Berghahn Books, New York — Oxford, 2000.

MANGUIN, Pierre Yves, *Os Nguyen, Macau e Portugal, Aspectos políticos e comerciais de uma relação privilegiada no Mar da China, 1773-1802*, Macau, Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

MAZAHERI, A., *La Route de la Soie*. Paris, Papyrus, 1983.

MORSE, H. B., *The trade and administration of the Chinese empire*. Xangai, 1908.

———, *The Chronicles of the East India Company trading to China 1635-1834*, Oxford University Press, 1925, reimpressão em Taipei, 5 vols., 1975.

MYRDAL, J. *La Route de la Soie. Voyages dans les provinces chinoises du Nord-Ouest, Sinkiang et Kansou (Sidenwagen en resa Fran hoga Pamir och Ili genom sinkiang och Kansu*, 1977), Paris, Gallimard, 1980.

M. Reinaud, *Relations politiques et commerciales de l'Empire romain avec l'Asie orientale (l'Hyrcanie, l'Inde, la Bactriane et la Chine) pendant les cinq premiers siècles de l'ère chrétienne, d'après les témoignages Latins, Grecs, Arabes, Persans Indiens et Chinois*, Osnabruck, Otto Zeller, 1966 (reimpressão da edição de 1863).

NEEDHAM, J. *Science and civilization in China*, Cambridge University Press, 1954-2000 [Especificamente sobre a tecnologia têxtil: é o livro 9 (do volume 5 desta coleção), edição de 1988].

———, *Clerks and Craftsmen in China and the West*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 40-70, 1970

———, *Within the Four Seas: The Dialogue of East and West*, London, Allen e Unwin, 1969.

PAN Ku, *History of the former Han dynasty*, em tradução de H. Dubs, Londres, Kegan, Paul, Trubner, 1938.

PELLIOT, P., *Recherches sur les Chrétiens d'Asie Centrale et de l'Extrême Orient*, Ed. Fondation Singer-Polignac, Paris, 1984.

PLINE L'Ancien, *Histoire naturelle*, tradução francesa por E. Littré, Paris, 1848-1850. *Le Livre VI, 2e partie (L'Asie centrale et orientale, l'Inde)*, foi traduzida e comentada por J. André e J. Filliozat. Paris, les Belles Lettres, 1980.

POLO, Marco, *La description du monde*, ed. de Louis Hambis, Paris, Klincksieck, 1955

PORDENONE, Odoric de, *Les voyages en Asie au XIVe siècle du bienheureux frère O. de Pordenone*, apresentado por Henri Cordier, Paris, E. Leroux, 1891.

The Periplus of the Erythrean Sea, Travel and trade in the Indian Ocean..., Schoff, W.H., (tradutor), Londres, Longman, Green and Co., 1912. e em G. Coedès, *Textes d'auteurs grecs et latins relatifs à l'Extrême-Orient depuis le IV siècle avant J.-C. jusqu'au XIVe siècle*, Paris, E. Leroux, 1910. que possui o texto grego com suas variantes.

SYKES, P., *A la recherche du Cathay*. Paris, 1938. e *The quest for Cathay*, Londres, Black, 1936.

SULAYMÂN, *Akhhâr al-Shîn wal Hind* (Descrição da China e da Índia). A sua tradução em Francês: Gabriel Ferrand, *Relation de la Chine et de l'Inde*, Éditions Bossard, coll. "Classiques de l'Orient", 1922. Alvo de edição crítica por M. Sauvaget, *Les Belles Lettres*, "Collection arabe", 1948. Recentemente foi analisada por Etiemble, *L'Europe Chinoise*, Gallimard, coll. "Bibliothèque des Idées", T. I, pp. 72-96, 1988.

TSING Tung-Chun (ou) Tseng T'Ong-Tch'Ouen, *De la production et du commerce de la soie en Chine*. Paris, Geuthner, 1928 (Tese de doutoramento, Universidade de Lião, Faculdade de Direito, 1928).