

2. A navegação e as especiarias nos mares asiáticos (1500-1600)

O notável historiador indiano K. M. Panikkar, já falecido, observou em seu livro *Asian and western dominance* (1949), bastante conhecido, que a viagem pioneira dos portugueses à Índia inaugurou aquilo a que chamou de a época de Vasco da Gama da história asiática, de 1498 a 1945. Esse período pode ser definido como uma era de poder marítimo, de autoridade baseada no controle dos mares, detido apenas pelas nações européias ao menos até o surgimento da América e do Japão como grandes potências navais no final do século XIX. Na história desses quatrocentos anos nada é mais notável do que o modo como os portugueses conseguiram assegurar e manter, por quase todo o século XVI, uma posição dominante no comércio marítimo do oceano Índico e uma parte muito importante no que se fazia a leste do estreito de Malaca.

Na realidade, os portugueses chegaram à Índia em um período especialmente favorável para eles, como é possível verificar ao resumirmos, da maneira mais breve possível, o panorama asiático na passagem do século XV para o XVI. O resumo refere-se às áreas de ocidente para oriente, mais ou menos na mesma ordem em que os portugueses entraram em contato com elas. O litoral da África oriental está incluído aqui no termo “Ásia”, uma vez que naquela ocasião, e durante muito tempo, a costa suaíli, da Somalilândia até Sofala, estava estreitamente ligada à Arábia e à Índia do ponto de vista político, cul-

tural e econômico. Os portugueses usavam a expressão “Estado da Índia” para descrever suas conquistas e descobertas nas regiões marítimas entre o cabo da Boa Esperança e o golfo Pérsico, de um lado da Ásia, e Japão e Timor, do outro. Confusamente, os portugueses também usavam o nome “Índia” para referir-se ora ao subcontinente indiano, ora à estreita faixa de terra situada entre os Gates ocidentais e o mar.

As cidades-Estados suaílis mais importantes da cadeia que se estendia ao longo da costa oriental da África eram Quíloa, Mombaça, Melinde e Pate, todas possuidoras de alto nível de florescimento cultural e prosperidade comercial, enquanto o grau de islamização oscilava entre a aparência mais superficial e a devoção austera. Sua cultura era predominantemente árabe, embora muitos reivindicassem a origem persa (Xiraz), mas a sociedade suaíli, em geral, encontrava-se profundamente africanizada por gerações de casamentos e concubinagens com mulheres bantas vindas do interior. O ouro, o marfim e os escravos eram os principais produtos que essas colônias suaílis obtinham dos bantos ou cafres (“infieis”), como eram chamados. Esses produtos eram trocados por contas, produtos têxteis e outras mercadorias trazidas por árabes e guzerates do golfo Pérsico, do mar Vermelho e da Índia.

Ultrapassando o reino cristão copta da Abissínia, em seu reduto nas montanhas, encontramos a seguir o império mameluco, que compreendia o Egito, a Síria e o Hedjaz, ainda visivelmente próspero. Sua prosperidade comercial devia-se, em grande medida, aos pedágios que os governantes mamelucos cobravam nas rotas terrestres do comércio de especiarias para a Europa, respectivamente do golfo Pérsico via Alepo e Alexandreta, e do mar Vermelho, via Suez, Cairo e Alexandria. A maior parte da Arábia era árida, habitada por beduínos nômades e rodeada, da fronteira meridional do Hedjaz à ponta superior do golfo Pérsico, por muitos estados e tribos, alguns dos quais, os que se encontravam na costa norte, deviam vaga obediência ao xá de Ormuz. Esse potentado afirmava governar a região costeira da Pérsia e da Arábia que ficava em frente da pequena ilha localizada na entrada do golfo, onde se erguia sua capital, mas na realidade a autoridade do xá limitava-se a essa ilha árida e à vizinha Quêixome. A cidade de Ormuz era um dos entrepostos mais ricos do mundo, ainda que estivesse situada numa ilha que só produzia sal e enxofre. Entretanto, quase todo o comércio entre a Índia e a Pérsia escoava-se através dela, o mesmo acontecendo com parcela significativa das especiarias

da Indonésia e dos cavalos árabes. Suas moedas, os *xerafim* (*ashrafi*), de ouro, e os *larim*, de prata, circulavam em todos os portos da Índia, Pérsia e Arábia até os de Malaca. Na Pérsia propriamente dita, o fundador da dinastia sufi (safávida), o xá Ismail I, expandia seus domínios em todas as direções e estava prestes a colidir com os turcos otomanos nas fronteiras ocidentais. O choque, ao se dar em 1514, foi exacerbado pelo fato de o Grande Sufi ser um xiita ardente, enquanto o “grão-turco” era partidário fanático do islamismo sunita.

A Índia, como agora, estava profundamente dividida entre hindus e muçulmanos. Os chamados mogóis, ou *mughals* (na realidade, turcos da Ásia Central), ainda não tinham atravessado o Indo-Kush para invadir as planícies do Indostão; mas grande parte do Norte da Índia havia sido conquistada por invasores maometanos anteriores, cujos descendentes governavam os principados poderosos de Guzerate, Déli e Bengala. A Índia Setentrional, apesar de governada politicamente por muçulmanos, com exceção da poderosa confederação de Rajput, tinha uma população hindu numerosa que resistia passivamente a todas as tentativas que os conquistadores faziam para impor sua religião. O mesmo se passava, até certo ponto, no Decão, onde cinco sultanatos maometanos se digladiavam uns com os outros e lutavam com o vizinho do sul, o grande império hindu de Vijayanagar. Esse império, que os portugueses chamavam de Bisnaga, era, por ocasião da chegada de Vasco da Gama, o estado indiano mais extenso e mais poderoso, mas não tinha nenhum acesso direto ao mar na costa ocidental, enquanto um dos reinos do Decão, Bijapur, abrigava um porto florescente em Goa. As regiões costeiras de Canara e Malabar, ao sul de Goa, estavam afastadas do interior pela cordilheira dos Gates ocidentais e se dividiam entre alguns insignificantes rajás hindus independentes, dos quais o samorim (rajá do mar) de Calicute era o mais importante. Se a Índia Setentrional era politicamente hindu, ao contrário do centro e do norte muçulmanos, abrigava muitas comunidades pacíficas de comerciantes árabes e de outros maometanos espalhadas pelos estados hindus, onde eram muito respeitadas e possuíam considerável influência. Acrescente-se que o Ceilão [atual Sri Lanka], povoado fundamentalmente por cingaleses budistas, compreendia, ao norte da ilha, o reino tâmil hindu de Jafna. A expansão muçulmana nunca invadiu o Ceilão, mas havia certo número de mercadores maometanos de origem indiana ou árabe fixados em Colombo e em outras regiões costeiras.

As regiões que correspondem atualmente à Myanmá, à Tailândia e ao Viet-

nã Laos e Camboja estavam ocupadas por vários estados guerreiros cujas mudanças calidoscópicas de destino não podem, nem sequer resumidamente, ser descritas aqui. A forma hinayana de budismo dominava em Pegu (Myanmá meridional), na Tailândia e no Camboja, mas estava contaminada por muitas práticas hindus, em especial no Camboja, onde a influência brãmãne ainda era muito forte. O império *khmer*, no Laos e Camboja, pertencia ao passado, e Angkor era uma ruína coberta de vegetação, na selva. Champa cedia constantemente terreno ao avanço para o sul dos anamitas (ou vietnamitas) que se dirigiam à costa oriental. Estes estavam muito mais influenciados por contatos culturais e religiosos com os chineses do que com os indianos, mas relutantes em conceder mais do que uma suserania puramente simbólica aos ocupantes do trono do Dragão, de Pequim.

Descendo a península malaia em direção ao arquipélago da Indonésia, encontramos os reinos de Patani, Singora e Ligor, sob influência política siamesa, porém igualmente afetados por contatos culturais e comerciais com os chineses. Malaca era a sede do sultanato mais rico da península, e grande empório do comércio de especiarias com as Molucas, que recebia navios procedentes de lugares tão distantes como as ilhas Ryukyu e a Arábia. Seus governantes haviam se convertido ao islamismo no século XIV, no entanto os comerciantes tâmeis hindus de Coromandel eram tão bem recebidos ali quanto os muçulmanos de Guzerate, Java e Sumatra. Europeus que visitaram Malaca no auge de sua prosperidade, pouco antes da ocupação portuguesa, escreveram relatos líricos sobre esse porto florescente, repetidos por Tomé Pires na sua *Suma oriental*, de 1515.

Não se conhece nenhum porto comercial tão grande como o de Malaca, nem nenhum outro onde se encontrem mercadorias de tão boa qualidade e tão valiosas. Existem aqui produtos de todo o Oriente e vendem-se aqui produtos de todo o Ocidente. Fica no fim das monções; um lugar onde se encontra tudo o que se quer e às vezes mais do que se procura.

Ormuz, numa extremidade do Índico, e Malaca, na outra, eram os dois grandes entrepostos asiáticos para o recolhimento e a distribuição de mercadorias de luxo, entre as quais as especiarias indonésias que às vezes chegavam à Europa via Levante.

Sumatra, a segunda maior ilha do arquipélago indonésio, dividia-se num número variável de estados insignificantes, quase todos islamizados àquela altura. Achim, estendendo-se para o norte e para o sul a partir da ponta noroeste da ilha, tornou-se o reino mais importante de Sumatra na segunda metade do século XVI. As mercadorias mais valiosas exportadas dessa ilha para Malaca, a Índia e a China eram a pimenta, o benjoim e o ouro, contudo produtos da floresta e alimentícios já podiam ser encontrados em muitos de seus portos. O império hindu-javanês de Madjapahit, que de 1330 a 1400 havia controlado a maior parte do arquipélago indonésio, estava reduzido a um reino em progressivo declínio, na região central e oriental de Java. Ainda não tinha sido suplantado pela ascensão do império muçulmano de Mataram, mas o Islã estava ampliando rapidamente sua influência nessa ilha, em especial nos reinos da costa. As ilhas Sunda Menores tinham pouca importância para o mundo exterior, a não ser pelo sândalo de Timor, mercadoria muito valorizada na China. Os sultanatos muçulmanos de Ternate e Tidore, “de onde os mercadores trazem suas drogas condimentadas” (com o devido respeito a Milton), competiam entre si pela suserania das Molucas, produtoras do cravo-da-índia, e das ilhas adjacentes, das Celebes à Nova Guiné; porém o sultanato de Ternate era bem mais poderoso que seu rival. Bornéu orgulhava-se de um pequeno estado civilizado, o sultanato de Brunei, na costa norte, embora a maior parte da ilha fosse floresta virgem, habitada por tribos de caçadores de cabeças, refratários à influência islâmica. Os comerciantes muçulmanos, viajando para o norte, a partir dos estados islamizados da Indonésia, já haviam chegado ao arquipélago hoje conhecido como Filipinas, onde converteram os habitantes de várias ilhas. Seu avanço para o norte não demoraria a ser interrompido pela fixação dos espanhóis em Cebu e Luzón (1565).

Esse resumido panorama político da Ásia do início do século XVI deve ser concluído com uma breve referência à China e ao Japão. A dinastia Ming desistira de sua expansão político-marítima anterior, e as frotas chinesas já não navegavam mais pelo Índico como no passado, quando chegaram até o golfo Pérsico e a Somalilândia, no tempo de Marco Polo e do célebre almirante eunuco Cheng Ho. As razões para esse abandono não são muito claras, mas ataques constantes de piratas japoneses à costa oriental e a ameaça permanente dos mongóis e manchus nômades à fronteira norte da China podem ter muito a ver com o fato. Os mercadores e os marinheiros das províncias cos-

teiras de Fuquiem e Kvangtung, com ou sem a conivência das autoridades locais, continuavam o comércio com algumas das ilhas das Filipinas e da Indonésia, e, vez por outra, mais a oeste, com Malaca. Não era todavia um comércio em grande escala, e tais atividades eram ou ignoradas ou negadas pelo governo imperial. A Coréia vegetava num isolamento pacífico, simbolizado no título de “reino eremita”, e seus governantes reconheciam a suserania da China. O Japão estava a braços com o *sengoku-jidai* ou “país em tempo de guerra”, com a autoridade nominal do imperador e do *shogun* (generalíssimo) reduzida a zero, enquanto a insubordinada nobreza feudal (*daimyo*) lutava entre si por causa de terra e poder.

Afortunadamente para os portugueses, no período em que entraram nos mares da Ásia, os impérios do Egito, da Pérsia e de Vijayanagar não possuíam navios armados no Índico, se é que de fato algum dia tiveram navios desse tipo. Nem mesmo os ricos entrepostos de Ormuz e Malaca, cuja prosperidade dependia inteiramente do comércio marítimo, possuíam navios de guerra oceânicos. Os barcos malaio eram quase todos do tipo conhecido como *lanchara*, embarcação pequena de uma só vela redonda, governada por dois remos na popa, com exceção de alguns juncos mercantes grandes, construídos em Pegu ou em Java. Apesar de os javaneses serem bons construtores navais e bons navegantes, tendo, em determinado período, chegado até Madagáscar, e parcialmente colonizado a região, restringiam, nessa ocasião, seu comércio marítimo ao arquipélago indonésio e à sua vizinhança imediata. A frota mercante árabe, guzerate e a controlada por outros muçulmanos, que dominava o comércio do oceano Índico, compreendia tanto grandes navios oceânicos como pequenas embarcações costeiras; mas mesmo os navios maiores eram desprovidos de artilharia e não se utilizava ferro na construção dos cascos. Eram, portanto, mais frágeis em relação às carracas e aos galeões portugueses com os quais tinham que se defrontar.

O costume que os portugueses tinham de chamar de “mouros” a todos os muçulmanos que encontravam, desde o Marrocos até Mindanau, tende a encobrir o fato de que, ao chegarem ao oceano Índico, os árabes já não dominavam mais o comércio marítimo da Ásia das monções, de Ormuz até Cantão, como acontecera anteriormente. Os navios e os marinheiros árabes ainda eram muito importantes na metade ocidental do Índico, mas a sua posição na metade oriental fora conquistada, quase inteiramente, pelos comerciantes

e marinheiros indianos muçulmanos de Guzerate, Malabar, Coromandel e Bengala. Os mercadores tâmeis hindus de Kalinga e Coromandel, a quem os portugueses chamavam de *klings*, desempenhavam papel importante no comércio têxtil com Malaca, porto para o qual navegavam em seus próprios navios. Entretanto, em todos os outros lugares, os mercadores hindus continuavam estabelecidos na costa, e embarcavam suas mercadorias em barcos muçulmanos em virtude da existência de certos tabus de casta sócio-religiosos que, aparentemente, não tinham atuado em séculos anteriores, quando os reis Chola da Índia meridional organizavam impressionantes expedições marítimas contra o império de Çrivijaya, em Sumatra. Mas, por volta de 1500, atravessar o oceano era considerado por muitas castas hindus superiores uma profanação, após a qual era necessário realizar cerimônias de purificação incômodas e caras. Ademais, se embarcavam pessoas, além das mercadorias, em navios que pertencessem a muçulmanos ou fossem tripulados por eles (ou, posteriormente, por europeus), os hindus incorriam em profanação motivada pelos contatos inevitáveis com indivíduos ritualmente impuros. Além desses preconceitos, a maioria dos povos hindus que originariamente habitavam as regiões costeiras de Guzerate, passando por Malabar e Coromandel, até Bengala, havia se convertido ao islamismo por volta do século XIV.

O domínio do comércio marítimo do Índico, primeiro pelos árabes e mais tarde, em grande parte, por muçulmanos de origem indiana, sobretudo guzerates, em ambos os casos foi obtido muito pacificamente. As pessoas envolvidas no comércio marítimo não viajavam com suas famílias, menos ainda os muçulmanos por causa de suas idéias rigorosas sobre a reclusão das mulheres. Árabes, guzerates e outros mercadores e marinheiros que comercializavam com o Ceilão, Malaca e a Indonésia arranjavam mulheres, temporária ou definitivamente, nos portos onde ficavam à espera das monções favoráveis para a viagem de regresso. Os filhos eram quase invariavelmente educados como muçulmanos e, quando cresciam, ajudavam, por sua vez, a difundir a fé muçulmana entre os compatriotas das mães. Essas diversas colônias comerciais muçulmanas cresciam e floresciam e, mais cedo ou mais tarde, concedia-se aos mercadores mais ricos e mais influentes o direito de construir mesquitas nos portos em que viviam. Mandavam então vir os mulás, ou professores de religião, que contribuíam para atrair muçulmanos de outros lugares e propagar o islamismo na região. Desse modo, os adeptos do Profeta disseminavam

o seu credo e o seu comércio desde a costa suaíli da África oriental até às ilhas de especiarias da Indonésia, sem ter de empregar os métodos militares que caracterizaram a expansão original do Islã do deserto da Arábia aos Pireneus e ao Himalaia. O fato de terem cooperado estreita e cordialmente com os ricos mercadores e rajás hindus, em especial na costa ocidental da Índia, sem que nenhuma das partes tentasse converter a outra, consolidou o monopólio muçulmano do comércio no oceano Índico. Os portugueses perceberam imediatamente que só poderiam destruí-lo pela força bruta, e não pela competição pacífica.

E passaram a fazê-lo com crueldade consumada e rapidez surpreendente. Para levar a cabo seu objetivo, precisavam de alguns portos fortificados que servissem de bases navais e entrepostos comerciais. Esses pontos-chaves foram conseguidos durante o governo de Afonso de Albuquerque (1509-15). A ilha de Goa, encostada na terra firme, foi conquistada ao sultão de Bijapur no dia de santa Catarina (10 de novembro), em 1510, e logo a “Goa Dourada” suplantava Calicute como o principal porto comercial entre Cambaia e o cabo Comorim. O porto estava particularmente bem situado também para funcionar como entreposto de baldeação para o lucrativo comércio de cavalos árabes-persas com o reino hindu de Vijayanagar. Albuquerque fez de Goa o quartel-general dos portugueses, e obteve o apoio da população hindu. O controle do golfo Pérsico foi conseguido com a captura de Ormuz, em 1515, tendo o xá se tornado vassalo e fantoche dos portugueses. A conquista de Malaca, quatro anos antes, propiciou aos portugueses o maior centro distribuidor de especiarias indonésias, assim como uma base naval que controlava o gargalo entre o Índico, o mar de Java e o mar da China meridional, uma vez que a rota alternativa, através do estreito de Sunda, era raramente utilizada.

Essas façanhas de Albuquerque tornaram-se possíveis graças à destruição prévia da frota egípcio-guzerate ao largo de Diu — comandada por seu predecessor Francisco de Almeida (em fevereiro de 1509), que assim vingava a derrota e a morte do próprio filho nas mãos dos mesmos inimigos, ocorridas no ano anterior em Chaul — e que eliminou a única força naval muçulmana capaz de enfrentar os navios de guerra portugueses mais ou menos em igualdade. A supremacia naval dos portugueses na costa oriental africana já fora assegurada com a construção dos fortes de Sofala (1505) e Moçambique (1507) e com o estabelecimento de uma aliança com o sultão de Melinde. O único re-

vés importante nessa notável história de sucessos foi não terem conseguido fechar a rota das especiarias através do mar Vermelho, o que ocorreria com a conquista de uma praça-forte na entrada desse mar, que seria o correspondente a Ormuz, no golfo Pérsico. A ilha de Socotorá, de início ocupada com esse objetivo, acabou se revelando demasiado distante e pobre para servir de base naval, e foi abandonada em 1510. Albuquerque por um triz fracassou, por causa de uma tempestade, ao tentar, em março de 1513, conquistar Áden; e embora os portugueses, então e depois, entrassem por pouco tempo no mar Vermelho, nunca conseguiram realizar, nessa região, nada de importância duradoura. Com efeito, o mar Vermelho continuou a ser um lago muçulmano depois da primeira ocupação de Áden pelos turcos em 1538. A presença ou a ameaça dos navios portugueses que cruzavam o estreito de Bab-el-Mandeb contribuiu para destruir essa rota do comércio de especiarias durante duas ou três décadas, mas ela foi restabelecida, como veremos a seguir.

Ainda que se deva creditar inteiramente a Albuquerque a conquista de Goa, Malaca e Ormuz, quando surgiram as oportunidades navais, é um erro atribuir exclusivamente a ele a idéia e a execução de um vasto e metódico plano estratégico que incluísse tais realizações. O plano de fechar a entrada do mar Vermelho fora formulado em Lisboa, e a conquista de Goa lhe foi sugerida por um corsário hindu, Timoja. Albuquerque merece enorme crédito por tê-lo adotado e por insistir em continuar com Goa, apesar das dúvidas em seguida expressas pelo governo de Lisboa. Do mesmo modo, a importância de Malaca fora reconhecida nas instruções que dom Manuel dera aos comandantes das frotas que largaram de Lisboa em 1509 e 1510, embora a Albuquerque houvesse cabido a conquista.

Os três fortes pontos-chaves de Goa, Ormuz e Malaca, que asseguravam o controle português das principais rotas comerciais de especiarias no Índico, à exceção da do mar Vermelho, foram logo acompanhados de outros assentamentos e postos comerciais (feitorias) fortificados nas regiões costeiras, desde Sofala, no sudeste da África, até Ternate, nas Molucas. Além disso, os portugueses tiveram autorização para instalar vários assentamentos não fortificados e feitorias onde os governantes asiáticos lhes permitiam gozar de uma forma limitada de extraterritorialidade — prática comum e que durou muito tempo, como demonstram as comunidades mercantis indianas e javanesas em Malaca, os mercadores muçulmanos em Malabar, e os persas e árabes na Chi-

na meridional. São Tomé de Meliapor, na costa de Coromandel, Hughli, em Bengala, e Macau, na China, foram estabelecimentos portugueses desse tipo. Depois que esmagaram o monopólio muçulmano, virtualmente desarmado, das rotas de especiarias do Índico pela força das armas, e se apossaram de três dos seus principais entrepostos, os portugueses tentaram pôr em vigor um sistema monopolista próprio, o que está implícito no grandiloquente título de dom Manuel — “Senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Índia, Arábia e Pérsia” —, que a Coroa portuguesa manteve durante séculos. O comércio com certos portos e de certas mercadorias (principalmente das especiarias) era considerado monopólio da Coroa portuguesa, e realizado em proveito dela ou daqueles nomeados por ela. Em geral, no entanto, a navegação asiática podia se processar como antes, desde que o dono do barco ou os mercadores envolvidos obtivessem, mediante pagamento, uma licença portuguesa chamada *cartaz* (comparar com a *navicert** inglesa de 1939-45), e desde que as especiarias e outras mercadorias designadas pagassem as taxas alfandegárias em Goa, Ormuz e Malaca. No Índico, navios sem licença que encontrassem navios portugueses corriam o risco de ser capturados ou afundados, sobretudo se pertencessem a mercadores muçulmanos.

É certo que o monopólio português do comércio marítimo do Índico não foi completamente eficaz, embora o domínio dos portugueses em Moçambique, Ormuz, Diu, Goa e Malaca lhes permitisse regular consideravelmente o curso do comércio marítimo dessa região durante a maior parte do século XVI. A leste de Malaca nunca se pôs em dúvida o fato de que os portugueses fossem capazes de escoar todo o comércio através dos portos que lhes convinham, nem que impusessem o sistema das cartas de autorização à variada navegação que cruzava os mares situados entre Java e o Japão. A destruição da armada egípcio-guzerate por dom Francisco de Almeida, ao largo de Diu, em 1509, teve sua contrapartida na destruição da armada javanesa, constituída por grandes juncos, pelos portugueses, ao largo de Malaca, em janeiro de 1513. As carracas portuguesas podiam navegar, imunes a qualquer desafio dos navios de guerra indonésios, em busca de carregamentos de cravo-da-índia em Amboíno, Ternate e Tímore, e de macis e noz-moscada nas ilhas Ban-

* *Navigation certificate*, documento emitido por um país em guerra autorizando um navio de país neutro a passar pelo bloqueio naval. (N. T.)

da; contudo, a navegação portuguesa nessa região era apenas mais um dos fios da rede comercial marítima malaio-indonésia então existente. Quando tentaram aplicar no mar da China meridional os mesmos métodos violentos que lhes foram tão úteis no Índico, foram decisivamente derrotados pelas frota chinesas de defesa da costa, em 1521 e 1522. Embora tenham posteriormente conseguido penetrar no cobiçado comércio chinês, só o fizeram sob as condições estabelecidas pelas autoridades chinesas e não por aquelas impostas por eles próprios.

Entretanto, no final das contas, o empreendimento português visando estabelecer um império marítimo na Ásia das monções não foi menos notável do que o dos espanhóis ao estabelecerem seu império continental na América. Talvez tenha sido mais notável, se considerarmos que a população de Portugal, no século XVI, nunca excedeu, provavelmente, 1,25 milhão de almas; que era constante a escassez de navios; que Goa era o único porto português na Ásia com estaleiros em condições adequadas; e que os portugueses estavam empenhados em muitas outras realizações no Marrocos e na África Ocidental, para não falar dos seus esforços para colonizar a costa brasileira, de 1539 em diante. Além disso, a distância tecnológica entre os portugueses e a maioria dos seus inimigos asiáticos era muito menor do que a que existia entre os espanhóis e os ameríndios do Novo Mundo. Diogo do Couto (1543-1616) e outros cronistas portugueses da época gostavam de salientar que seus compatriotas na Ásia tinham que enfrentar adversários bem armados, tão hábeis quanto eles no manejo de armas de fogo e de canhões; em contrapartida, os conquistadores castelhanos do México e do Peru tinham que superar guerreiros primitivos, que dispunham apenas de armas de pedra e de madeira. Nessas condições, vale a pena recordar brevemente alguns fatores que contribuíram para a ascensão espetacular do império oriental português e para sua duração comparativamente longa, apesar dos insuficientes recursos demográficos e econômicos de Portugal.

A reconhecida superioridade dos navios portugueses relativamente bem armados sobre os navios mercantes muçulmanos desarmados, no Índico, era reforçada pela tenacidade e a determinação dos invasores europeus, o que faltava aos seus adversários asiáticos. Como sir George Sansom assinalou ao discutir esse problema em *The Western World and Japan*:

Os portugueses entraram na Ásia com a determinação de vencer, o que era mais forte do que a vontade de resistir dos povos asiáticos. Até o poder muçulmano no Índico, que teria tanto a perder com os êxitos dos portugueses, deixou de pôr na defesa de seus próprios interesses a energia contínua e total manifestada por seu rival europeu.

Esquece-se muitas vezes de que os ataques portugueses a Goa, Malaca e Ormuz falharam inteiramente ou acabaram malogrando nas primeiras tentativas; e foi apenas graças à tenacidade de Albuquerque que os portugueses acabaram tendo êxito. Em segundo lugar, muitos governantes asiáticos partilhavam a convicção do xá Bahadur, rei de Guzerate, de que “as guerras no mar são assunto de mercadores, e não envolvem o prestígio dos reis”. Terceiro, os países asiáticos contra os quais as ações portuguesas se dirigiam estavam muitas vezes devastados por rivalidades internas ou perturbados por inimizades externas, o que os impedia de se unirem efetivamente contra os portugueses, ao menos durante algum tempo. Alguns exemplos são suficientes para ilustrar essa questão.

A rivalidade de longa data entre Mombaça e Melinde, na África Oriental, possibilitou aos portugueses estabelecer seu poder na costa suáili aliando-se à última. A velha inimizade entre o samorim de Calicute e o rajá de Cochim permitiu que os portugueses obtivessem a primeira posição firme na Índia ao apoiar este contra aquele. Essa aliança também propiciou-lhes uma posição sólida no comércio da pimenta de Malabar, assim como a exploração da inimizade endêmica entre os sultões de Ternate e de Tidore lhes permitiu alcançar uma posição dominante no comércio do cravo-da-índia das Molucas. Quando chegaram ao Ceilão, a “ilha sumamente bela” estava dividida entre três reinos fracos e mutuamente hostis que lutavam pela supremacia, e essa rivalidade facilitou o estabelecimento do poder português. A acerba inimizade entre a Turquia sunita e a Pérsia xiita e as guerras freqüentes entre os estados muçulmanos e hindus da Índia igualmente impediram uma oposição asiática efetiva contra a agressão e a expansão portuguesas. Achim e Johore, os inimigos mais perigosos de Malaca, combatiam freqüentemente entre si. A relutância do governo imperial de Pequim em manter quaisquer relações comerciais ou de outra natureza com os bárbaros do oceano ocidental muitas vezes foi boicotada pelo desejo dos funcionários e dos comerciantes das províncias cos-

teiras chinesas de fazerem contrabando com os bárbaros. É evidente que os portugueses não criaram essas rivalidades, apenas exploraram as que encontraram. Nesse aspecto, seu progresso na Ásia lembra os feitos ainda mais espetaculares dos conquistadores espanhóis na América. Como o padre José de Acosta, S.J., salientou em 1590, se os espanhóis não tivessem explorado a inimizade entre os astecas e os *tlaxcalans* do México, ou a rivalidade entre os meios-irmãos incas Atualpa e Uascar do Peru, “Cortez e Pizarro dificilmente teriam se mantido em terra, ainda que fossem excelentes capitães”.

A característica mais espantosa do império marítimo português, ao ser estabelecido em meados do século XVI, foi sua extrema dispersão. No Oriente, estava representado por uma cadeia de fortes e feitorias que se estendiam de Sofala e Ormuz, na margem ocidental da Ásia das monções, às Molucas e Macau (em 1557), na costa do Pacífico. Estendia-se igualmente no outro lado do mundo, possuindo praças-fortes no Marrocos (Ceuta, Tânger, Mazagão), algumas feitorias e diversos fortes entre Cabo Verde e Luanda (em 1575) na costa ocidental africana, as ilhas do golfo da Guiné e alguns assentamentos militares ao longo do litoral brasileiro. Lisboa tinha ligações marítimas com Antuérpia, importante centro distribuidor de especiarias asiáticas e outros produtos coloniais. Grande número de portugueses pescava ao largo dos bancos da Terra Nova, até o momento em que a agressiva competição inglesa tornou insignificante a sua pesca na região, no final do século XVI. Entre os produtos importantes desse império disperso pelas distâncias encontravam-se o ouro da Guiné (Elmina), do sudeste africano (Monomotapa) e de Sumatra (Kampar); o açúcar da Madeira, de São Tomé e do Brasil; a pimenta de Malabar e da Indonésia; o macis e a noz-moscada de Banda; o cravo de Termate, Tidore e Amboíno; a canela do Ceilão; o ouro, as sedas e a porcelana da China; a prata do Japão; os cavalos da Pérsia e da Arábia; os têxteis de algodão de Cambaia (Guzerate) e de Coromandel. As mercadorias originárias da Ásia eram ou negociadas nos portos comerciais desse continente ou levadas, pela rota do cabo da Boa Esperança, para Lisboa, onde eram redistribuídas para os mundos mediterrâneo e atlântico em troca de metais, cereais, têxteis, apetrechos navais e outras mercadorias manufaturadas de que Lisboa era dependente por sua função de centro nervoso do império marítimo. A pimenta era a principal mercadoria importada do Oriente, enquanto a prata em barra era o principal produto exportado para a “Goa Dourada”.

Para permitir que esses canais de comércio marítimo, do Brasil ao Japão, funcionassem sem problemas, os portugueses precisavam de muitos homens e navios, dos quais, inevitavelmente, tinham apenas uma pequena quantidade. Em primeiro lugar, como já dissemos, a população de Portugal era reduzida, embora alguns contemporâneos parecessem acreditar que seria numerosa. Dos resultados do censo realizado em 1527, com base no número de “fogos” ou lares, podemos concluir que a população devia oscilar entre 1 milhão e 1,4 milhão. Pode-se calcular com razoável precisão que, durante o século XVI, saíam de Portugal para o além-mar, anualmente, cerca de 2400 pessoas, a grande maioria homens fisicamente aptos, jovens e solteiros, com destino à “Goa Dourada” e ao Extremo Oriente mais distante, de onde poucos voltavam. A sangria anual da força de trabalho de homens adultos portugueses foi, portanto, considerável e, sem dúvida, muito maior do que na vizinha Espanha, onde, de uma população avaliada em cerca de 7 ou 8 milhões, apenas 60 mil emigraram para a América até 1570 — uma média inferior a mil pessoas por ano. Além disso, Portugal estava em desvantagem num outro aspecto. Enquanto a maior parte dos espanhóis se fixara nos planaltos saudáveis do México e do Peru após conquistar essas regiões, a grande maioria dos portugueses partira para as costas tropicais da África e da Ásia, assoladas pela malária e por febres. Por fim, morriam muito mais portugueses que embarcavam em Lisboa com destino a Goa no sexto, sétimo ou oitavo mês de viagem para a Índia do que espanhóis que embarcavam em Sevilha para a travessia relativamente curta e rápida do Atlântico com destino a Vera Cruz.

Afonso de Albuquerque, o principal arquiteto da Índia portuguesa em 1510-5, afirmara que era possível garantir a manutenção do império oriental “com quatro boas fortalezas e uma grande frota bem armada, tripulada por 3 mil portugueses nascidos na Europa”. Albuquerque garantiu a posse de três das quatro fortalezas; mas o *desideratum* de uma frota poderosa tripulada por 3 mil europeus só foi realizado, transitoriamente, uma vez — na armada de dezoito “barcos altos” e 25 navios menores que socorreu Malaca em 1606. Durante o século XVI, as circunstâncias conspiraram para que os portugueses se superassem em sua expansão, ao manterem uma cadeia de fortes e de feitorias costeiras entre Sofala e Nagasaki, que totalizou mais de quarenta, e não apenas quatro. Essa grande dispersão agravou o constante problema de homens disponíveis, a tal ponto que os vice-reis mal conseguiam reunir mais de mil

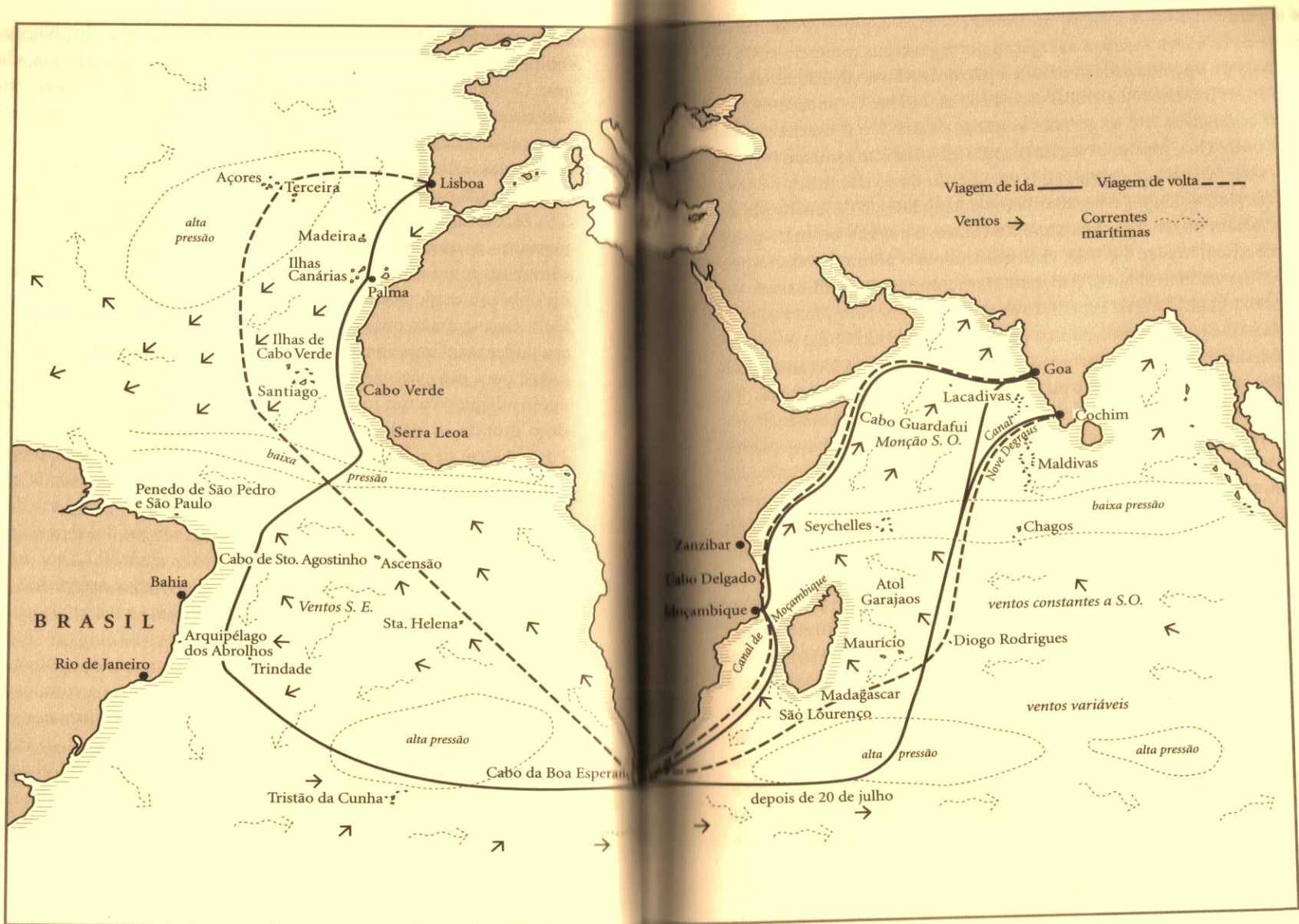
homens brancos para qualquer expedição, por mais importante que fosse. Pouquíssimas mulheres emigravam de Portugal para a Ásia, e um navio mercante que partisse em direção à Índia e transportasse oitocentos homens ou mais, teria apenas dez ou quinze mulheres a bordo, e, muitas vezes, nenhuma. Uma vez na Ásia, os homens portugueses, em massa, coabitavam com jovens escravas, conforme se queixavam constantemente os escandalizados missionários jesuítas; mas a taxa de mortalidade proveniente das batalhas, doenças e do infortúnio era tão alta entre os portugueses no Oriente que é pouco provável que algum dia houvesse 10 mil europeus e eurásianos aptos e disponíveis para o serviço militar e naval entre Moçambique e Macau. A declaração do arcebispo de Goa, em 1569, era típica das queixas oficiais a esse respeito. Afirmava que, embora houvesse então de 14 mil a 15 mil nomes de indivíduos aptos a receber pelo serviço militar na lista central de matrícula, não existiam realmente mais de 3 mil nessas condições e apenas algumas centenas poderiam ser mobilizados, a qualquer momento, em Goa.

É verdade que, apesar da grande emigração de homens capazes de viver no mundo tropical e não obstante as devastações provocadas pela peste, a fome e outros desastres naturais que afligiram os portugueses em diversos períodos do século XVI, a população, em geral, não parece ter diminuído muito, ainda que nos faltem números exatos e, portanto, conclusões confiáveis. Mas é um fato que vastas regiões estavam extremamente subpovoadas, e que grande parte das terras potencialmente viáveis para a agricultura não estavam sendo cultivadas por falta de mão-de-obra. As regiões que forneciam a maior quantidade de emigrantes e aventureiros que partiam para o ultramar, do século XVI ao XVIII, eram as províncias do norte, o Minho e o Douro, a capital populosa, Lisboa, e as ilhas atlânticas da Madeira e dos Açores. No Minho, como já assinalamos, a regra geral era famílias grandes vivendo em uma pequena propriedade; havia, portanto, forte incentivo para a emigração dos filhos mais novos. Predominava uma situação parecida na Madeira e nos Açores, locais em que os vales vulcânicos férteis eram densamente povoados, e as encostas, em degraus, cultivadas com cuidado, mas onde a população depressa atingiu o ponto de saturação. A grande porcentagem de emigrantes fornecida por Lisboa devia-se ao fato de a atarefada capital funcionar como uma Meca para os famintos e os desempregados, assim como Londres, Paris e Amsterdã, mais tarde na Inglaterra, na França e na Holanda. Muitos desses

desamparados não conseguiam encontrar trabalho quando chegavam, e, como último recurso, ofereciam-se como voluntários ou eram forçados a emigrar. Quando contemporâneos da época afirmavam que Portugal era um país densamente povoado (como faziam alguns), era nessas regiões relativamente favorecidas que pensavam. Esqueciam ou ignoravam a existência de regiões muito mais extensas, como o Alentejo e o Algarve, que só na segunda metade do século XIX passaram a ter a densidade populacional que podiam comportar.

Se o contingente de homens foi um problema permanente no império marítimo português, o número de navios foi outro. Não dispomos de dados completos sobre o número de navios portugueses nesse período, mas segundo dois contemporâneos bem informados, Garcia de Resende e Damião de Góis, Portugal não possuía mais que trezentos navios oceânicos no auge de seu poder marítimo, aproximadamente em 1536. Essa quantidade é impressionante para um país tão pequeno, mas era obviamente insuficiente para o apoio adequado a um império comercial marítimo com ramificações por todo o mundo. A madeira apropriada não era encontrada com facilidade em Portugal, em parte por causa da falta de estradas adequadas e rios navegáveis que pudessem ser utilizados para transportá-la dos bosques de carvalho do interior. O pinheiral de Leiria, que a corte mandara plantar perto da costa, durante a Idade Média, para a construção naval, não produzia madeira de qualidade muito durável. Boa parte da madeira empregada tinha que ser comprada em Biscaia e na Europa Setentrional, e também outros apetrechos necessários à construção naval, tais como mastros, forjas, lona e materiais para as velas e os cordames.

Até certo ponto, recuperou-se essa deficiência na Índia, onde as florestas de teca, na costa ocidental, supriam os estaleiros de Goa com madeira durável, talhada para a construção de algumas das maiores carracas e galeões existentes nos séculos XVI e XVII, como veremos no capítulo 9. Os operários responsáveis pela construção de navios nos estaleiros reais de Lisboa e do Porto também produziram ótimos barcos, que causaram a admiração de seus contemporâneos europeus; no entanto, esses grandes navios eram de construção lenta e cara, e difíceis de ser substituídos. A Índia, a Malásia e a China indiscutivelmente forneciam uma quantidade ilimitada de madeira para a construção de barcos costeiros pequenos, dos tipos que se conheciam como galeotas, manchuas, fustas, fragatas etc., que podiam ser substituídos com facilidade



A Carreira da Índia, do século XVI ao XVIII.

quando se perdiam, mas nesse caso novamente se fazia sentir o problema do contingente de homens. Assim, a navegação portuguesa no comércio entre os portos da Ásia foi operada cada vez mais, a partir de Afonso de Albuquerque, por marinheiros asiáticos que trabalhavam sob as ordens de poucos oficiais brancos ou eurásianos. Até as grandes carracas de mil-2 mil toneladas, que navegavam entre Goa, Macau e Nagasaki, eram às vezes inteiramente tripuladas por escravos asiáticos e negros, com exceção do navio dos funcionários e de quinze ou vinte soldados e bombardeiros portugueses. Nos navios portugueses que faziam o comércio marítimo no Índico, o capitão ou chefe podia ser o único homem branco a bordo, visto que mesmo o piloto e o contramestre, assim como os marinheiros, não raro eram guzerates muçulmanos. Em 1539, quando organizava uma expedição ao mar Vermelho, dom João de Castro descobriu que nenhum dos pilotos portugueses conhecia bem o estreito de Bab-el-Mandeb, ou possuía cartas adequadas da região. Foi forçado a confiar em “pilotos árabes, guzerates e malabares” e nas suas cartas náuticas.

Por razões óbvias, o poder marítimo português operava com mais eficiência nos mares que ficavam na vizinhança imediata de suas bases principais — Goa, Diu, Ormuz, Malaca e Moçambique. Mesmo assim, a fragilidade inerente a essa superestrutura de dominação marítima foi demonstrada pelos êxitos devastadores obtidos por duas fracas flotilhas turcas em duas incursões, respectivamente, em 1551-2 e 1585-6. Na primeira ocasião, o almirante turco Piri Reis, com 23 galeras do mar Vermelho, saqueou Mascate e em seguida cercou durante algumas semanas a fortaleza portuguesa de Ormuz, embora, segundo se relatou, suas forças fossem nitidamente inferiores em número às dos defensores. Na segunda vez, um aventureiro chamado Mir Ali Bey, com um navio absurdamente mal armado, varreu os portugueses de toda a costa suaili, exceto de Melinde, tendo capturado vinte navios portugueses e um grande butim sem ter sofrido nenhuma perda. No outro extremo do Índico, Malaca passou por grandes dificuldades devido aos bloqueios provocados pelas frotas javanesas ou achéns; e os malaios obtinham êxitos consideráveis contra os portugueses quando operavam com embarcações de remo nas águas limitadas de rios e estuários, onde as carracas e os galeões, ao abrigo dos ventos, não podiam manobrar. Mesmo quase ao alcance do fogo dos fortes de Goa, os corsários *moplah* de Malabar vez ou outra provocavam enormes prejuízos ao comércio costeiro português, interceptando os comboios de

pequenas embarcações carregadas de arroz e provisões com destino à capital colonial.

Tais reveses, porém, por mais sérios que fossem, não destruíram os alicerces do poder marítimo português no Índico. Os corsários turcos, egípcios, malabares ou malaios, com galeras de remos ou fustas de um só mastro, não podiam efetivamente desafiar, no alto-mar, as grandes carracas e galeões que constituíam o coração da força naval portuguesa. Somente os juncos de guerra chineses podiam fazê-lo (e, de fato, o fizeram); mas as operações das frotas costeiras chinesas limitavam-se estritamente às suas águas territoriais, por ordem do governo imperial. Permitindo-nos ampla generalização, podemos dizer que os portugueses dominaram mais ou menos efetivamente o comércio marítimo do Índico durante a maior parte do século XVI. As perdas acarretadas pelas pilhagens infligidas pelos corsários malabares e outros ao comércio costeiro português não afetaram as bases reais do poder marítimo de Portugal, assim como o dano de maiores proporções causado por corsários e piratas franceses ao comércio marítimo inglês, durante a Guerra da Sucessão espanhola, não conseguiu minar o poderio da marinha britânica.

Também deve ser lembrado que, na única ocasião em que as forças muçulmanas da Índia e da Indonésia concordaram em cooperar num ataque combinado às fortalezas portuguesas de Goa, Chaul, Malaca e Ternate, foram decisivamente derrotados em todos esses lugares, salvo em Ternate. E se Ternate acabou tendo que ser abandonada ao sultão Baab, em 1575, isso se deveu sobretudo à incompetência do comandante português local. Os outros três locais foram defendidos e mantidos contra forças muito superiores, e a defesa vitoriosa de Goa e de Chaul, em 1571, foi justamente considerada pelos contemporâneos o equivalente português no Índico à vitória de dom João da Áustria sobre os turcos em Lepanto, no mesmo ano.

Os planos dos portugueses para manter o monopólio eficaz do comércio de especiarias asiáticas foram contrariados por fatores além da falta de navios e de homens. Embora dominassem o comércio marítimo no golfo Pérsico, graças às fortalezas de Ormuz e de Mascate, os portugueses não podiam fechar completamente essa rota aos mercadores muçulmanos, porque, durante a maior parte do século XVI, tiveram que manter boas relações com a Pérsia, cuja amizade lhes era necessária para contrabalançar a ameaça turca. Os turcos otomanos haviam conquistado a Síria e o Egito entre 1514 e 1517, e ocupa-

ram a maior parte do Iraque em 1534-45. Tomaram Áden em 1538 e Basra em 1546. O comércio de especiarias que ia para o Levante, através do mar Vermelho, que não havia sido de todo fechado pelos portugueses, ressurgiu notavelmente a partir de 1540, ainda que as rotas do golfo Pérsico e do cabo da Boa Esperança conservassem a importância anterior.

Na segunda metade do século XVI, a produção de especiarias na Ásia e a procura por essa mercadoria na Europa duplicaram, assim como os preços, que também duplicaram ou chegaram a triplicar. As quantidades globais dos carregamentos transportadas pelos portugueses através da rota do Cabo foram avaliadas num total anual de 40 mil a 50 mil quintais,* no primeiro terço do século, e posteriormente entre 60 mil e 70 mil quintais. A proporção de pimenta nesses carregamentos oscilava entre 10 mil e 45 mil quintais, mas, durante muito tempo, chegou a 20 mil-30 mil. As demais especiarias — canela, cravo, macis, noz-moscada, gengibre etc. — correspondiam a uma média de 5 mil a 10 mil quintais nesses carregamentos anuais. No fim do século, a participação portuguesa na exportação de pimenta para a Europa baixara para cerca de 10 mil quintais, e quantidades cada vez maiores chegavam pelas rotas terrestres levantinas. Um funcionário português, que ocupava uma posição que lhe permitia conhecer o assunto, declarou em 1585 que os achéns estavam exportando (sobretudo em barcos guzerates) anualmente cerca de 40 mil ou 50 mil quintais de especiarias para Djedda. A maior parte desses carregamentos compunha-se de pimenta, mas desconhecemos a quantidade destinada ao mercado europeu e a que era consumida pelo império Turco. Com o advento do século XVII e a chegada dos holandeses e dos ingleses ao Oriente, a posição dos portugueses deteriorou-se ainda mais. Mas, ainda em 1611, declarava-se oficialmente em Lisboa que a pimenta era a mercadoria fundamental do comércio português com a Índia, e também a única a dar lucro satisfatório à Coroa.

A pimenta transportada nos navios portugueses que se dirigiam a Portugal provinha principalmente de Malabar, onde os agentes da Coroa tinham que comprá-la em mercados abertos, em locais como Cochim ou Cananor, e onde os mercadores indianos lhes faziam concorrência. Sumatra e Java oci-

* O quintal era uma medida de peso portuguesa equivalente a cerca de 130 libras de 16 onças, ou 51,405 quilos.

dental também produziam grandes quantidades de pimenta, contudo a maior parte dessa produção era absorvida pelo mercado chinês. A pimenta indonésia era mais barata do que a de Malabar e sua qualidade era tão boa ou melhor, mas os portugueses, devido à concorrência dos achéns e dos chineses, nunca conseguiram obtê-la em quantidade suficiente para baixar o preço da de Malabar. Durante a maior parte da segunda metade do século XVI, os comerciantes dessa pimenta só aceitavam o pagamento da mercadoria em ouro, entretanto os portugueses nunca tiveram que enviar de Lisboa tantas moedas de ouro como fizeram os venezianos nas aquisições das especiarias do Levante. Infelizmente, os registros das casas da moeda indo-portuguesas de Goa e Cochim se perderam, e os números que indicam as somas de dinheiro mandadas anualmente de Lisboa para a Índia estão longe de se mostrarem completos. Mas, juntando uma informação à outra, parece evidente que a maior parte do ouro de que os portugueses necessitavam para suas compras em Malabar provinha do sudeste africano, de Sumatra e da China, a partir de 1547. Nesse ano (ou no ano seguinte), a Casa da Moeda de Goa iniciou a emissão do *São Tomé*, uma moeda de ouro que se manteve por muito tempo, juntamente com o sempre popular ducado veneziano (*zecchino*), o *ashrafi* (*zerafim*) de Ormuz e os *cequins* turcos, os *pagodas* vijayanagares, os *mohurs* mogóis e outras moedas de ouro que circulavam no Oriente.

Originariamente, a venda de pimenta em Lisboa estava liberada para qualquer um, mas, a partir de 1503, todos os produtos importados passaram a ser comercializados por intermédio da Casa da Índia. Em 1530, a Coroa decretou que a Casa da Índia só podia vender especiarias por atacado (em quantidade igual ou superior a um quintal), salvo no caso das pequenas quantidades necessárias ao reabastecimento dos armários dos farmacêuticos. Tanto negociantes portugueses como estrangeiros participavam do comércio da pimenta em Lisboa, e um dos primeiros em larga escala no ramo das especiarias foi o banqueiro-mercador florentino Bartolomeo Marchione, que, já no reinado de dom João II, havia feito um contrato que lhe garantia uma porcentagem bastante significativa nos negócios da Guiné. Durante quase todo o século XVI, o principal entreposto receptor da pimenta de Lisboa foi Antuérpia, de onde era redistribuída para os vários países do noroeste da Europa. Banqueiros-mercadores alemães e italianos, os Fugger, os Affaitadi (Lafeté, como se tornaram conhecidos em Portugal), os Giraldi, entre outros, competiam uns

com os outros ou então se associavam para comprar pimenta e outras especiarias da Coroa portuguesa por intermédio de contratos de curto ou longo prazo. Até 1549, a Coroa manteve sua própria agência (feitoria) em Antuérpia, mas esta foi fechada porque os agentes locais não podiam competir com os comerciantes flamengos, alemães e italianos, muito mais sofisticados. Durante o último quartel do século XVI, os contratadores de pimenta estrangeiros foram autorizados a posicionar representantes em Goa e Cochim a fim de supervisionar a compra e o embarque das suas cargas. Porém, devido aos naufrágios e a outros motivos, os contratadores só muito raramente puderam entregar as quantidades estipuladas em Lisboa.

Além da pimenta, as importações portuguesas de macis, noz-moscada, canela e gengibre aumentaram bastante na segunda metade do século XVI, uma vez que seu valor triplicou durante esse período. Basicamente, a Coroa não obtinha grandes lucros com o cravo e a noz-moscada, devido ao custo elevado para equipar as carracas e os galeões enviados anualmente para buscá-los respectivamente nas Molucas e em Banda, e às despesas para manter os fortes, precariamente defendidos, de Amboíno, Ternate e Tidore. Ademais, o contrabando e o comércio ilegal floresceram nessas ilhas remotas mais do que em outros lugares. O agente da Coroa declarou, em 1568, que dois galeões, procedentes das Molucas e carregados de cravo-da-índia, levavam apenas seis *bahares* (um *bahar* = 182 quilos) destinados à Coroa, ainda que ambos os navios tivessem sido aparelhados e equipados à custa do rei. A maioria das especiarias obtidas pelos portugueses no Oriente era vendida em Malaca, Ormuz e Goa para comerciantes asiáticos, e apenas quantidades relativamente pequenas eram enviadas para a Europa através da rota do Cabo, apesar da crescente procura por elas. Por volta do final do século XVI, os portugueses deixaram de empreender esforços para fazer cumprir o monopólio oficial do comércio do cravo, segundo o qual um terço da exportação total era reservado à Coroa. Quando o almirante holandês Steven van der Hagen tomou Amboíno, em 1605, descobriu que os portugueses permitiam que mercadores muçulmanos de toda a Ásia, e até da própria Turquia, comprassem cravo nessa ilha. Situação semelhante ocorria em Ormuz, onde, durante o último quartel do século, comerciantes persas, turcos, árabes, armênios e venezianos freqüentavam a ilha para comprar especiarias dos funcionários e de comerciantes privados portugueses, num desrespeito completo ao monopólio que a Coroa teoricamente detinha.

A prosperidade de Ormuz nesse período foi confirmada por Ralph Fitch, mercador aventureiro elisabetano que a visitou em 1583:

Ormuz é uma ilha de forma circular com aproximadamente 25 ou trinta milhas [cerca de 45 quilômetros] de diâmetro e a mais árida do mundo, pois nada produz, a não ser sal. A água, a madeira, os víveres e tudo o mais de que necessita vêm da Pérsia, que dista aproximadamente doze milhas. Os territórios vizinhos são bastante férteis e fornecem todo tipo de víveres a Ormuz. Nesta cidade encontram-se mercadores de todos os países, e muitos mouros e pagãos. Há um intenso comércio de toda a variedade de especiarias, drogas, sedas, em rama e em tecido, tapeçarias finas da Pérsia, pérolas em profusão, que vêm da ilha de Bahrein e são consideradas as melhores que existem, e muitos cavalos da Pérsia, utilizados em toda a Índia. Seu rei, que é mouro, foi escolhido por Portugal e deve obediência aos portugueses.

Quanto à canela, o monopólio que os portugueses conseguiram exercer foi mais efetivo do que em relação a qualquer outra especiaria, uma vez que a melhor variedade crescia apenas nas terras baixas dos distritos do Ceilão que estavam sob controle português, e os cingaleses não possuíam marinha mercante própria. Plantavam-se variedades inferiores em Malabar e em Mindanau, mas, como observou Linschoten em 1596, “a canela da ilha do Ceilão é a melhor e a mais pura do mundo, e custa, pelo menos, três vezes mais”. A Coroa devia, portanto, ter obtido lucros significativos com o monopólio real dessa especiaria, porém, na prática, quem ganhava mais eram os governadores e os funcionários por meio de fraudes do comércio ilegal da canela, apesar de toda a legislação promulgada em Goa e em Lisboa para impedir tais irregularidades. A fama da canela como especiaria valiosa e cobiçada aparece nos versos do poeta Sá de Miranda (1550), que se queixava de que Portugal estava sendo despovoado pela quantidade de homens que saía de Lisboa com destino ao Oriente devido “ao cheiro da canela”.

A deterioração da posição portuguesa nas ilhas das Especiarias após a perda de Ternate, em 1575, foi largamente compensada pelo monopólio, na prática, do valioso comércio entre a China e o Japão que os portugueses haviam conseguido àquela altura. As primeiras tentativas para se estabelecerem no litoral da China meridional falharam, em parte devido à má administra-

ção, em parte à relutância da burocracia imperial chinesa de tomar conhecimento oficial dos intrusos e indesejados bárbaros que procediam do “grande oceano ocidental”. Entretanto, desenvolvia-se um instável comércio de contrabando, com a cumplicidade bem paga de funcionários das províncias costeiras de Kwantung e Fuquiém. Isso acabou levando os portugueses a conseguir um ponto de apoio em Macau (1557), sancionado com relutância pelo imperador, em Pequim, quando descobriu tardiamente que o assentamento já existia havia cerca de vinte anos. Devido ao atrito constante então existente entre a China e o Japão e à proibição, pela dinastia Ming, de realizarem negócios com os “anões ladrões” da ilha-império, em navios chineses ou japoneses, os portugueses de Macau conseguiram obter o monopólio mais ou menos oficial do comércio entre os dois países. Esse comércio baseava-se essencialmente na troca de ouro e de seda crua ou tecida da China por barras de prata japonesa. Claro que essa proibição do comércio direto entre China e Japão nem sempre foi rigorosamente mantida, mas era bastante eficaz para assegurar aos portugueses a parte mais valiosa das transações. A unificação política do Japão realizada por Toyotomi Hideyoshi e a subsequente invasão da Coreia (1592-8), também conduzida por ele, estimularam muito a procura japonesa de ouro no último quartel do século XVI. Além disso, embora o Japão fosse produtor de seda, os japoneses preferiam a seda chinesa, crua ou tecida, porque era de qualidade superior.

A viagem de ida e volta entre Goa e Nagasaki (porto terminal do comércio japonês após 1570) levava de dezoito meses a três anos, conforme a duração da estadia do navio em Macau (e/ou em Nagasaki), caso perdesse a monção. Essa viagem, de início aberta a todos, não tardou a ser limitada a uma nau ou carraca anual, sob as ordens de um capitão-mor nomeado pela Coroa. O concessionário podia fazer a viagem ou vender o direito de realizá-la a quem propusesse a oferta mais elevada. O comércio da seda estava em grande parte nas mãos dos comerciantes e dos jesuítas de Macau, que haviam posto em funcionamento um sistema de importações baseado na cotização entre todos os que participavam do fornecimento da carga. O capitão-mor recebia uma bela porcentagem sobre a maioria dos artigos que constituíam o carregamento, além dos lucros que obtinha do seu investimento pessoal. Linschoten, ao escrever em 1596, calculava os lucros de cada viagem de ida e volta entre 150 mil e 200 mil ducados. Muitas vezes, bastava uma viagem dessas para permitir ao capitão-mor reformar-se com uma fortuna.

Tanto Macau como Nagasaki saíram da condição de obscuras aldeias de pescadores para florescentes portos de mar já no fim do século XVI graças a esse comércio mutuamente lucrativo. A posição privilegiada alcançada pelos mercadores de Macau em Nagasaki foi assim descrita por um invejoso visitante holandês, em 1610:

O navio que vem de Macau em geral traz a bordo duzentos ou mais mercadores que desembarcam imediatamente, e cada um arranja uma casa onde se instala com seus criados e escravos. Não se preocupam com gastos e nada parece ser caro para eles. Nos sete ou oito meses que passam em Nagasaki, chegam às vezes a desembolsar mais de 200 mil ou 300 mil taéis [de prata], quantia de que a população local muito se beneficia; e esse é um dos motivos por que os japoneses do lugar os tratam tão cordialmente.

Durante a última década do século XVI, o monopólio português do comércio ultramarino japonês e o monopólio jesuítico da missão no Japão, fundada por São Francisco Xavier em 1549, foram igualmente ameaçados pelo aparecimento de comerciantes e frades missionários espanhóis vindos das Filipinas. Os rivais ibéricos provocaram ciúme e preocupação consideráveis nos portugueses, mas as atividades dos espanhóis, afinal, não diminuíram muito os lucros do comércio entre Macau e Nagasaki. Apesar da união das coroas ibéricas na pessoa de Filipe II, em 1580, o governo de Madri de modo geral aceitou a reivindicação dos portugueses de que o Japão permanecesse dentro da esfera de influência deles (conforme a demarcação do Tratado de Tordesilhas, em 1494) e que o comércio japonês devia ser monopolizado por Macau, e não por Manila.