

# O *Nanhai 1*, as Rotas Marítimas da Seda, e Macau

© CHAN IENG HIN, 2018.02.02

O *Nanhai 1* é um navio de madeira, datado da dinastia Song do Sul, cujos destroços foram encontrados submersos ao largo de Shangchuan, nas imediações das ilhas Xiachuan, Guangdong. Foi também a primeira recuperação bem-sucedida de um navio inteiro após a formação de uma equipa de especialistas em arqueologia subaquática reunida pela China. A última viagem deste navio não terá sido antes do ano de 1165 d.C. pois, entre as moedas resgatadas, as mais tardias foram as *qiandao yuanbao* (乾道元寶), cunhadas durante o reinado do Imperador Xiaozong da dinastia Song do Sul (1165–1173). Em meados do período Song do Sul houve um incremento do comércio marítimo chinês. A descoberta do *Nanhai 1* é significativa, tratando-se de um exemplar valioso para diversas áreas de pesquisa da história marítima chinesa da dinastia Song do Sul, nomeadamente a indústria da construção naval, os produtos marítimos, o comércio da porcelana, a tecnologia de navegação, as rotas marítimas, etc. É uma oportunidade de apreciar de forma directa e empírica muitos aspectos da dinastia Song do Sul, incluindo o gosto artístico que ressalta da elegância dos utensílios, a sua forma de perspectivar o próspero comércio marítimo, e o magnífico avanço tecnológico de milhares de navios a navegar no porto de Quanzhou, então o maior do Oriente.

A China é uma potência marítima com uma linha de costa com cerca de 34.415 km, a sexta mais comprida do mundo. Contudo, conta com uma longa história de conquistas territoriais; um império celeste centrado em si mesmo, que valorizava mais a terra do que o mar, distante do saber e das tradições marítimas. Por conseguinte, historicamente não foi uma potência marítima estável. Os registos históricos oficiais mostram quatro períodos importantes (ou quatro picos) nos primórdios do comércio marítimo da China:

**1. Dinastia Han.** Durante o reinado do Imperador Wu (dinastia Han do Oeste, século II a. C.), os enviados imperiais “Portas Amarelas” partiram respectivamente da Capitania de Rinan (actualmente situada na zona central do Vietname), de Xuwen, que pertencia à Capitania de Hepu (actual província de Guangdong), e de Hepu (actual província de Guangxi). Navegaram com destino a *Duyuan*, *Yilumo*, *Chenli*, *Fugandulu*, tendo eventualmente atingido *Huangzhi*. Durante a regência do Imperador Ping (dinastia Han de Leste), seguiram enviados para *Huangzhi*, *Yichengbu* e *Pizong*.<sup>1</sup> A China deu assim início ao comércio tributário com as nações do Sudeste Asiático e do Sul da Ásia. Uma vez que na época o maior produto de exportação da China era a seda, estas rotas viriam, mais tarde, a ser designadas por Rotas Marítimas da Seda.

**2. Dinastias Sui e Tang.** Dos séculos VI ao IX, as dinastias Sui e Tang conheceram a glória de um novo pico no comércio marítimo chinês. São dessa época o Templo de Deus de *Nanhai* e a Mesquita *Huasheng* construídos respectivamente

---

<sup>1</sup> Livro dos Han (漢書), 28 (2), “Geografia” 8.

nas dinastias Sui e Tang, em Cantão, quando este era o porto principal. A corte da dinastia Tang oficial para regulamentar o comércio e deu prioridade às rotas marítimas que ligavam Guangzhou a cinquenta e cinco países e regiões do Sudeste Asiático, do Sul da Ásia, e do Médio Oriente (“Guangzhou — Rotas Marítimas Externas”<sup>2</sup>). Nessa época, um grande número de mercadores persas viajava para Guangzhou, fazendo deste o porto mais concorrido do Oriente, ficando instalados num *fanfang* (bairro dos estrangeiros). Contudo, dois incidentes históricos ocorridos numa fase tardia da dinastia Tang, provocaram o declínio gradual das rotas terrestres e as marítimas para o Médio Oriente: a Rebelião de An Lushan (755–763)<sup>3</sup> que resultou no bloqueio por parte dos nómadas do norte da Rota da Seda que ligava ao Médio Oriente, e a Insurreição dos Camponeses Huang Chao (879)<sup>4</sup> que incorreu no genocídio de cem mil mercadores da Arábia do Médio Oriente em Guangzhou.

**3. Dinastias Song e Yuan.** No século X, a dinastia Song do Norte mudou a sua capital para Kaifeng, província de Henan. No primeiro ano do reinado do Imperador Taizu (da dinastia Song), a corte reinstalou a Alfândega em Guangzhou, na época, o porto mais importante da China. Sete portos, entre os quais o de Mingzhou (actual Ningbo), Hangzhou e Quanzhou, foram abertos ao exterior e o comércio livre foi parcialmente autorizado. Entre os séculos XII a XIII (dinastia Song do Sul) ocorreu nova mudança de capital, desta vez para Lin’an (actual Hangzhou, província de Zhejiang). Desta forma o Sul foi gradualmente impondo-se ao Norte em termos económicos; também nas questões diplomáticas, a corte ficou mais dependente das rotas marítimas do Sul. Por conseguinte, o comércio e o tráfego marítimo no Mar do Sul da China atingiram o apogeu no período Song do Sul. Foi durante o período Song (especialmente no Song do Sul) que a China se tornou uma verdadeira potência marítima. Numerosos navios carregados com porcelana chinesa delicada partiram de Ningbo, Quanzhou e Guangzhou em direcção ao Sudeste Asiático, Sul da Ásia e ao Médio Oriente. Desde então até à dinastia Yuan, Quanzhou superou Guangzhou e tornou-se o porto mais importante da China. As rotas marítimas dessa época são chamadas de Rotas Marítimas da Seda e Porcelana. Foi neste contexto histórico que o *Nanhai 1* iniciou a sua viagem, carregado de elegantes porcelanas da dinastia Song.

Apesar de *Haojing* (nome outrora usado para referir Macau) não ter qualquer relevância no período Song do Sul, foram então dados os primeiros passos que determinariam o crescimento do futuro porto. O condado de Xiangshan, com os territórios da ilha de Xiangshan (onde Macau se localiza) e as pequenas ilhas das redondezas, foi estabelecido em 1152, no 22.º ano da era Shaoxing do reinado do Imperador Gaozong. “No 22.º ano da era Shaoxing da dinastia Song, o conselheiro Chen Tianjue propôs uma reforma para facilitar a cobrança de impostos. O magistrado do condado Dongguan, Yao Xiaozi, apresentou a ideia à corte e foi aprovada. As áreas costeiras dos quatro condados, i.e., Nanhai, Panyu, Dongguan, e Xinhui, foram reunidas para estabelecer o condado Xiangshan, cujo nome deriva da

---

<sup>2</sup> *Novo Livro dos Tang* (新唐書), 43 (2), “Registo” 33, “Geografia” 7 (2).

<sup>3</sup> *Novo Livro dos Tang* (新唐書), 5, “Desde o décimo quarto ano da era Tianbao do reinado do Imperador Xuanzong até ao primeiro ano da Era de Shangyuan, no reinado do Imperador Suzong”; 6, “Do segundo ano da Era de Shangyuan, no reinado do Imperador Suzong ao primeiro ano da era Guangde do reinado do Imperador Daizong.”

<sup>4</sup> *Novo Livro dos Tang* (新唐書), 9, “O sexto ano da era Qianfu no reinado do Imperador Xizong.”

cidade, ficando debaixo da jurisdição de Guangzhou.”<sup>5</sup> Na verdade a razão para o seu estabelecimento prendia-se com a cobrança de impostos, prova que a área de Xiangshan, com o seu nível populacional e económico, deixou de ser considerada remota ou sem interesse, reconhecendo as autoridades o valor económico das actividades marítimas. Embora Haojing venha a destacar-se em meados da dinastia Ming, os registos históricos mostram que o Imperador Duanzong (dinastia Song), acompanhado da família real, procurou refúgio no Sul para escapar à perseguição perpetrada pelas forças militares Yuan. A rota de fuga escolhida pelo Imperador Duanzong foi a costa sudeste, de Zhejiang a Fujian, e daí até ao estuário do Rio das Pérolas, Guangdong, caminho que fazia parte de uma Rota Marítima da Seda. No 12.º mês do 2.º ano da era Jingyan da dinastia Song do Sul (Jan. de 1278), chegaram à Canal da Cruz próximo de Haojing e estacionaram em Jing’ao (actual Dahengqin). A família do Imperador recebeu a protecção de um grupo de residentes locais e de guerreiros do condado de Xiangshan liderados por Ma Nanbao, que também garantiu mil picos de milho miúdo as forças militares apoiantes do imperador. Infelizmente, um inesperado tufão atingiu o lugar onde se encontravam: “Chegamos em Jing’ao no dia Bingzi do 12.º mês (16 de Jan. de 1278). Um tufão arruinou os navios. Ele quase se afogou e ficou doente. Dez dias depois, os soldados voltaram a reunir-se, quarenta por cento mortos.”<sup>6</sup> Na *Crónica Geral de Guangdong* lê-se, “No 12.º mês, o navio do imperador ficou atracado em Jing’ao. Zhang Shijie resisiu ferozmente ao ataque dos exércitos Yuan liderados por Liu Shen. Também no “Novo Relato de Ya Shan” consta, ‘No 12º mês, Shijie acompanhou o imperador até ao monte Xiu e novamente para Jing’ao por causa do tufão Bingzi. O navio afundou e o imperador quase afogou-se. Ficou terrivelmente assustado e caiu doente. Após cerca de dez dias, os soldados foram reunidos, quarenta a cinquenta por cento mortos. Liu Shen dirigiu outro ataque a Jing’ao, que foi defendido por Zhang Shijie’.”<sup>7</sup> O Imperador Duanzong morreu meses depois, seguindo-se o fim da dinastia Song do Sul um ano mais tarde. Após a batalha no canal Lingding perto de Macau, o altodignitário e comissário para os assuntos militares da dinastia Song do Sul, Wen Tianxiang, escreveu o famoso poema *Cruzando o Mar da Solidão* que contem estas duas linhas, “Quem, desde a antiguidade, nao conhece a morte? / Que o meu coração leal brilhe nas tábuas de bambu!”<sup>8</sup> De forma ritmada e vigorosa, o poema reflecte a coragem do povo chinês na defesa da nação contra a invasão das potências estrangeiras e narra uma tragédia comovente.

**4. Dinastias Ming e Qing.** Nenhuma actividade marítima terá sido mais decisiva do que as sete expedições realizadas por Zheng He ao Ocidente. As rotas oceânicas da China estenderam-se para lá da Ásia do Sudeste, Sul da Ásia, e do Médio Oriente, atingindo a costa da África Oriental. Nos primórdios da dinastia Ming, a frota de Zheng He partiu de Taicang (actual Nanjing). O *Mapa de Navegação de Zheng He* regista o nome de mais de 500 lugares. Alguns autores consideram o fim das

---

<sup>5</sup> *Crónica do Condado de Xiangshan* (香山縣志) (Era Jiajing da Dinastia Ming) 1, “Geografia” 1.

<sup>6</sup> *História dos Song* (宋史), 47, “Esboços Biográficos dos Imperadores” 47, “Yingguo Gong e Dois Imperadores.”

<sup>7</sup> Guo Fei, *Crónica Geral de Guangdong* (廣東通志) (Wanli), 5, “Nações Estrangeiras” 5, “Incidentes” 4.

<sup>8</sup> *Crónica do Condado de Xiangshan* (香山縣志) (Era Jiajing da Dinastia Ming), 7, “Artes e Letras” 7, “Poesia.”

[Translation from Zong-qi Cai, *How to Read Chinese Poetry: A Guided Anthology*. Durham: Duke University Press, 2008. 391.]

expedições de Zheng He como sendo o fim das Rotas Marítimas da Seda, mas esta perspectiva é incorrecta. Apesar da interdição do comércio marítimo decretada pelo governo Ming antes e depois das viagens de Zheng He, o comércio marítimo tradicional da China com o Sudeste Asiático não deixou de realizar-se; navios mercantes de diferentes nações continuaram a navegar para a China. Alguns autores acreditam que Macau tornou-se um porto aberto ao comércio externo com o assentamento dos portugueses em 1557, associando-o às Descobertas Europeias; por conseguinte, Macau não seria um porto que fizesse parte das Rotas Marítimas da Seda.

Historicamente não podemos afirmar que os portugueses tenham sido os responsáveis pela abertura do porto de Macau. Na *Breve Monografia de Macau* está claramente registado que a abertura do porto de Macau ocorreu em 1535, antes do assentamento português: “No 14<sup>o</sup> ano [da era Jiajing], o comissário militar regional Huang Qing aceitou um suborno e propôs que o porto passasse para Haojing mediante o pagamento de uma renda anual de 20.000 lingotes de ouro. Macau entrou no comércio externo por causa de Huang Qing.”<sup>9</sup> Devido à posição geográfica favorável de Macau, os mercadores estrangeiros solicitaram autorização para comerciar em Haojing. Com a aprovação das autoridades, o porto de comércio passou de Dianbai para Haojing onde os mercadores provenientes do Sudeste se juntavam e comerciavam. “Desde então Haojing tornou-se o único porto capaz de receber um grande número de navios, desertificando os restantes portos.”<sup>10</sup> Além disso, outros documentos históricos provam a presença de mercadores provenientes de, pelo menos, cinco nações a negociar em Haojing antes do assentamento dos portugueses: “Os mercadores estrangeiros em Macau eram provenientes de diversos lugares. O porto de Guangzhou abriu nos primórdios da dinastia Ming. Na era Zhengde o comércio passou para o porto do condado de Dianbai. Na era Jiajing, voltou para o porto de Haojing, com mercadores provenientes de Sião, Champa, Java, Ryukyu e Boni. Só depois disso é que os portugueses se instalaram.”<sup>11</sup> Com ligeiras diferenças, a *Crónica Geral de Guangdong* contém igualmente um registo de mercadores daquelas três nações: Sião, Sunda (Java) e Champa. Este registo confirma que o porto de Macau não foi aberto pelos portugueses.

Embora os portugueses se tenham instalado em Haojing’ao em 1557, não foram os únicos a comerciar, ocorrendo ali mercadores de outras nacionalidades, contribuindo igualmente para o desenvolvimento do porto. No 14.<sup>o</sup> ano da era Wanli (1586), Cai Ruxian, o comissário provincial para as questões administrativa de Guangdong<sup>12</sup> visitou Haojing’ao, Xiangshang. Deixou um relato escrito com desenhos dos diferentes tipos de mercadores que encontrou, intitulado *Imagens dos Bárbaros do Oriente: Um Relato Ilustrado dos Bárbaros do Oriente*, onde mencionou o seguinte: “Haojing’ao, Xiangshang, Guangdong é um lugar para o comércio de Guangdong com o exterior. As tendas aparecem e desaparecem conforme os

---

<sup>9</sup> Yin Guangren e Zhang Rulin, *Breve Monografia de Macau*. (澳門記略) Anotada por Zhao Chunchen. Instituto Cultural de Macau, 1992. p. 64.

<sup>10</sup> Guo Fei, *Crónica Geral de Guangdong* (廣東通志) (Wanli Renyin), 69, “Registo de Estrangeiros” 3, “Bárbaros.”

<sup>11</sup> Yin Guangren e Zhang Rulin, *Breve Monografia de Macau*. (澳門記略) “Estrangeiros em Macau” (com uma lista anexa a especificar as nações).

<sup>12</sup> A administração provincial tinha a responsabilidade de receber os enviados das nações tributárias.

comerciantes chegam e partem. Não causaram estragos. Durante a era Jiaping, o Superintendente dos Assuntos de Defesa Costeira melhorou as condições de negócio, e eles propuseram mudar-se de Lampacau, para Haojing'ao, que se tornou, a partir de então o porto mais próspero. Mercadores provenientes de mais de uma dúzia de países montavam as suas tendas. Os bárbaros visitavam frequentemente aquele lugar sem ser questionados. Nem Guangdong nem Fujian tinham registos dos seus negócios. Contudo, viviam em atoleiros no meio dos habitantes e tornaram-se um pesado fardo. (...) Um funcionário administrativo ficou responsável por tentar perceber quais os seus países de origem. No total havia gente de vinte e quatro países. Foram feitos desenhos de vinte pessoas. (...) Há muitas estórias e rumores do passado e do presente a respeito do Mar do Sul da China, que foram coligidas em dois volumes.”<sup>13</sup> Por este excerto ficamos a saber que os mercadores que faziam comercio em Haojing'ao eram provenientes de um total de vinte e quatro nações. O seu autor testemunhou e ilustrou o vestuário de vinte deles. As nove regiões claramente assinaladas são Hui Hui, Ceilão, Boni, Pahang, Sumatra Flores, Luzon, Keling, Camboja e Sunda. Mostra não apenas o movimento comercial de Haojing'ao na segunda metade do século XVI como também da um testemunho pessoal do lugar.

Na dinastia Qing, a Alfândega de Guangdong classificava os navios estrangeiros em “orientais” e “ocidentais”, sujeitando-os a diferentes tarifas. Os navios dos portugueses de Macau eram taxados como os restantes navios orientais. O Imperador Kangxi, nos últimos anos do seu reinado, intentou centralizar o comércio externo em Macau. Contudo, os habitantes portugueses de Macau preocupados com as consequências que poderiam advir dessa decisão, moveram influências e, por consequência, a corte Qing revogou essa ordem.<sup>14</sup> Em 1723, o Imperador Yongzheng levantou a interdição do comércio marítimo proclamada em 1717 pelo Imperador Kangxi que proibia os chineses de navegar pelo Mar do Sul da China para efeitos de comércio. Nesse ano, quarenta navios mercantis chineses navegaram para Batavia e Manila.<sup>15</sup> O Imperador Yongzheng restringiu o número máximo de navios portugueses a vinte e cinco, mantendo-os sob a jurisdição da corte Qing. Posteriormente propôs que o comércio internacional de Guangzhou fosse transferido para Macau e que o Leal Senado deveria reportar às autoridades provinciais a chegada de navios estrangeiros. Nesse mesmo ano, o governo Qing estabeleceu uma outra Alfândega na Praia Grande.<sup>16</sup> Tendo as autoridades portuguesas de Macau rejeitado mais uma vez as propostas do governo Qing, o Imperador Qianlong ordenou em 1736 que os navios estrangeiros ancorassem no porto Huangpu, Guangzhou, o que causou um considerável declínio do comércio marítimo e da economia de Macau.

Por consequência, nos duzentos anos que vão de 1535 (meados da dinastia Ming) a 1735 (meados da dinastia Qing), Macau foi um porto de comércio da maior

---

<sup>13</sup> Cai Ruxian, *Imagens dos Bárbaros do Oriente: Um Relato Ilustrado dos Bárbaros do Oriente* (東夷圖像•東夷圖說), p. 1–5.

<sup>14</sup> Montalto de Jesus, *Historic Macao*, (edição chinesa), Fundacao Macau, 2000, p. 86-87.

<sup>15</sup> Anders Ljungstedt, *An Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China*, (edição chinesa), 東方出版社, Beijing, 1997, pp. 104, 145.

<sup>16</sup> Beatriz Basto da Silva, *Cronologia da História de Macau, Volume I — Séculos XVI a XVIII*, Livros do Oriente, p. 249; Anders Ljungstedt, *An Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China*, (edição chinesa), p. 107

importância das Rotas Marítimas da Seda da China; entre 1736 e 1842 (meados da dinastia Qing), Guangzhou tornou-se o único porto da China aberto ao comércio internacional, e Macau limitou-se a ser uma extensão daquele porto. Podemos afirmar que neste período deu-se o cruzamento das Rotas Marítimas da Seda da China e dos Descobrimientos Europeus. A derrota ocorrida em 1842 aquando da Primeira Guerra do Ópio, forçou o governo Qing a ceder a ilha de Hong Kong à Grã-Bretanha e abrir cinco portos aos comerciantes estrangeiros (portos do tratado). Doravante, a China perderia o controle sobre os assuntos relacionados com o comércio internacional. Desta forma, 1842 marca o fim das Rotas Marítimas da Seda da China; em 1849, Macau entra numa fase de domínio colonial por parte de Portugal.

Uma das responsabilidades de um museu é a de expor junto do público os acontecimentos históricos de uma forma correcta e fundamentada, concretizando assim a sua função de formação social. Os historiadores têm a obrigação de rever e verificar os vários documentos históricos; os investigadores que trabalham para os museus devem tentar buscar a verdade entre as versões discordantes da história e formular uma síntese de forma a melhor contextualizar. “Corrigir a parcialidade. Preencher as lacunas” é a sua missão fundamental. Na história das Rotas Marítimas da Seda do Mar do Sul da China e na história de Macau há ainda muitos mistérios por resolver. Esperamos que mais académicos, jovens e estudiosos se juntem a nós para escrever a história de Macau de forma mais correcta.