

# CRÍTICA BIBLIOGRÁFICA

## O GRANDE NAVIO DE AMACON (\*).

C. R. Boxer já é bem conhecido através das obras que tem publicado, versando certos aspectos da história portuguesa, relacionados com o Brasil e com o Oriente distante, especialmente. Lembraria, a propósito, os valiosos estudos: **The Dutch in Brazil (1624-1654)**, **Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola (1602-1686)**, **Macao 300 years Ago**, **Fidalgos in the Far East**, **South China in the sixteenth century**, e outros, de igual importância.

Mais recentemente acaba de vir a lume **The Great Ship from Amacon**, contendo 395 páginas, em bom papel e impressão. E', como as demais, baseada em longas pesquisas e leituras. O autor valeu-se dos arquivos portugueses, de fontes orientais, de obras clássicas, e de publicações posteriores. A matéria nela contida distribui-se em três partes distintas: a primeira trata das viagens anuais ao Japão, sobretudo por embarcações portuguesas, no período de 1555 a 1640; a segunda, encerra importantes documentos, relacionados todos êles com essas viagens, provenientes de autoridades lusas do Reino, de Goa e de Macau, e de particulares interessados no tráfico Macau-Japão, inclusive de jesuítas, e de autoridades nipônicas. Acompanham-na algumas gravuras e dois mapas, sendo um referente ao Cristianismo nas ilhas do Sol Nascente, do ano de 1549 a 1650. E, finalmente, em apêndice, uma relação explicativa dos pesos e medidas usados na época, particularmente na Ásia.

Duas coisas, segundo Boxer, levaram os portugueses ao Oriente: a religião cristã, que desejavam propagar, e o comércio. Por isso, estabeleceram-se na Índia, e daí passaram à China e ao Japão, cujos baluartes principais foram Goa, Macau e Nagasaki, respectivamente. A prata constituía o móvel por excelência desse comércio com o Japão, e o cobre em plano secundário, trazidos no retorno, ao passo que na ida imperavam a sêda, o ouro, porcelanas, além de outros artigos. Aquêlo país preferia a sêda chinesa, à sua, enquanto seu vizinho carecia de

(\*) — **The Great Ship from Amacon. Annals of Macao and the old Japan trade, 1555-1640.** Publicação do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos — Lisboa, 1959.

prata, a qual algumas vêzes procedia do México e do Perú, pela via de Manilha, nas Filipinas, e mais raramente pela via de Portugal e Espanha. O cobre interessava aos representantes da Corôa para o fabrico de armas de fogo, notadamente canhões, que mandavam fundir, mediante contrato, nas oficinas de Manuel Tavares Bocarro, em Macau, e na de seu pai, Pero Dias Bocarro, em Goa. A exigência avultou quando holandeses e inglêses se puseram a investir contra as embarcações e portos lusos nos mares asiáticos.

Por muitos anos o veículo do tráfico Macau-Japão foi “o Grande Navio de Macau”, ou **Amacon**, conforme o denominaram os inglêses, ou ainda “Nau do trato”, designação portuguesa. Os japoneses chamavam-no **Kurufuné**, que quer dizer “Navio prêto”, devido à côr do casco. Era uma carraca de 400 a 600 toneladas de capacidade, só comparável no tamanho com os galeões de Manilha, ou com o navio da prata, de Acapulco. Tratava-se, por conseguinte, de um navio mercante, embora armado. Mas, além dêle, havia, também, embarcações particulares no referido tráfico. Porém, quando os holandeses surgiram no seu encaço, os portuguezes adotaram as galiotas, por serem menores e mais convenientes diante das novas circunstâncias. A saída dava-se, normalmente, de Goa, em maio-junho, pela via de Málaca e China, chegando ao Japão em julho-agôsto, onde se demorava por três ou quatro meses, e assim, o mais tardar em janeiro, devia partir de regresso. As mercadorias pagavam uma taxa, quer no embarque, quer ao chegarem ao destino, e às vêzes também em trânsito. Em 1623 a soma de tôdas elas atingia 27 ou 28%, cabendo 10% ao Capitão-mor, taxa esta calculada sôbre o valor dos artigos que os comerciantes transportavam no seu navio, ou mais precisamente, sôbre a sêda.

E já que nos referimos ao Capitão-mor, adiantemos tratar-se da figura cardinal dêsse tráfico, porque, como proprietário do navio, era, no geral, o comandante, e o interessado mais direto no comércio com o Japão, pois cada viagem lhe acenava com ótimos lucros, se bem que sujeito a assaltos de piratas e à inclemência dos tufões, muito comuns na região. A princípio designava-o a Corôa, graças aos bons serviços prestados, ou o Vice-rei, e anos mais tarde, mediante a arrematação e estabelecimento do respectivo contrato, sistema em vigor até 1635, quando a Corôa resolveu realizar as viagens por conta própria. O Capitão-mor, receberia, neste caso, um salário fixo. Colaborando com êle, havia sempre, no ponto terminal, um representante, ou posto: o Feitor.

As primeiras viagens de navios portugueses à terra do Sol Nascente, de que se tem notícia, deram-se a partir de 1550, quando ali aportaram Duarte da Gama e Diogo Vaz de Aragão, em ocasiões distintas. Em 1555, passando êste último, por Macau, com um grande carregamento que trazia do Japão, conversou com diversas pessoas, entre as quais o jesuíta Belquior Nunes Barreto e o noviço Fernão Mendes Pinto, e lhes mostrou quão oportuno era o momento para as transações com o país, porque estava em guerra com a China, não sendo permitido aos desta nação negociarem com sua rival. O certo é que, logo depois, outras pessoas já se achavam no mesmo comércio. Em 1556, os capitães-mores, Dom Francisco Mascarenhas Palha e ao que se supõe Antônio Pereira. No ano seguinte aparecem, Francisco Martins, a expensas do Governador da Índia Portuguêsa, Francisco Barreto, e numa outra viagem, Antônio Pereira, ou talvez outro. Em 1558, Leonel de Sousa, chega a Hirado, mas o navio sossobra no retôrno, sendo Camões um dos sobreviventes. Também nesse ano esteve no Japão o rico negociante Guilherme Pereira, natural dos Açores, que, em 1559, voltou novamente, e bem assim o Capitão-mor Rui Barreto. E então, de ano em ano, quase ininterruptamente, o tráfico prosseguiria até 1639. Em 1561 atracaram em portos nipônicos cinco navios de portugueses, um dos quais sob o comando de Afonso Vaz, que foi assassinado, igual sorte cabendo, de outra feita, ao Capitão-mor Fernão de Sousa e aos seus companheiros. Nos anos futuros, tais episódios repetir-se-ão, a intervalos, com maior ou menor atrocidade, conforme a atmosfera gerada pelos negócios e pelas relações humanas.

De uma carta ao Vice-rei da Índia Portuguêsa, datada de 1562, verifica-se que os japoneses começavam a se interessar pelo comércio com os lusos, tanto assim que a viagem realizada a esse tempo pelo Capitão-mor Pero Barreto Rolim, comandando o Grande Navio a Yokeseura, o confirma, em vista da boa acolhida que recebeu, e o que é mais significativo: seu governador, Omura Sumitada, converteu-se ao Cristianismo. Daí a preferência por êsse pôrto durante algum tempo, ao invés do de Hirado, fato que deve, outrossim, à influência dos jesuítas, já ali estabelecidos. Mas o de Nagasaki veio a ganhar a supremacia, senão o monopólio. Os jesuítas visitaram-no pela primeira vez em 1568, onde encontraram espírito compreensivo à sua obra, o que lhes possibilitou edificar um templo e fazer muitos cristãos, e, logo depois, a monopolizar a vinda do Grande Navio. As autoridades, por isso mesmo, consentiam

no seu trabalho, ainda que também se envolvessem em negócios temporais. A Corôa, por sua vez, no desêjo de ver dilatado o Cristianismo e o comércio, ordenou que os navios portugueses se restringissem apenas a Nagasaki, quer para vender, quer para comprar, medida, sem dúvida, de grande alcance, porque, dêsse modo, seria mais fácil coibir fraudes e evitar choques, coisa que nem sempre se alcançou. A diferença de língua, de costumes e de religião, além de circunstâncias diversas, podiam causá-los fâcilmente. Em 1573, por exemplo, deu-se um penoso desastre, cujas conseqüências perduraram longamente nas transações dos lusos com os filhos do império do Sol Nascente. Quando o Grande Navio se dirigia ao Japão, às ordens do Capitão-mor, D. Antônio Vilhena, conduzindo carga preciosíssima, devido ao excesso de pêso e ao mau tempo, certa manhã afundou em questão de minutos. A exceção de dois marinheiros, pereceu tôda a gente que ia a bordo. As famílias dos negociantes ficaram em situação financeira calamitosa, porque endividadas, e os jesuítas encurtados em recursos, porque certa parte do carregamento lhes pertencia. A missão entrara no tráfico há anos, com o donativo que fizera Luís de Almeida, ao ingressar na Ordem de Santo Inácio, em 1556. A Corôa não mandava regularmente os 1.000 cruzados anuais que lhes destinara, e por isso, tinham que manter-se contando consigo mesmos. Em 1578, em razão de acôrdo firmado em Macau, êles receberam o direito de embarcar até 50 pículos (ou picos) de sêda, dos 1.600 que seguiam anualmente, dando-lhes em média 1.600 cruzados de lucro. Daí a afirmativa do autor, baseada em documentos correlatos, que Deus e Mamon andavam de mãos dadas.

A união das corôas de Espanha e Portugal não podia deixar de repercutir no Oriente. Os de Macau recalcitravam em aceitá-la, receosos do mau efeito que produziria sôbre os chineses, porquanto êles sabiam do modo pelo qual o Méico, o Perú e as Filipinas foram conquistados. Mas graças ao trabalho diplomático do Governador, do Bispo e de outras pessoas, Filipe II foi jurado. Isto serviria, portanto, para incrementar o contrabando com Manilha e para o ingresso de frades espanhóis no Japão. Assim, em 1584, entravam em Hirado os primeiros franciscanos, transportados no junco do traficante português Bartolomeu Vaz Landeiro.

O comércio com as Filipinas estava proibido aos portugueses pelas Côrtes de Tomar, mas desejavam-no os negociantes de Manilha, tanto quanto os de Macau. Os primeiros porque

se interessavam por artigos de procedência sino-japonêsa, as sêdas, especialmente; os últimos, porque era lucrativo. As restrições nada mais fizeram que estimular o tráfico ilegal, beneficiando grandemente aos portugueses. Quando, em 1586, Filipe II determinou que seus súditos, espanhóis, em absoluto realizassem negócios em Macau e por tôda a costa da China, o monopólio confinava-se ainda mais ao ditame dos lusos. Em Manilha recebiam os pagamentos em prata, que depois usavam na aquisição de novas mercadorias de procedência européia, em Goa, e as de origem asiática em diversas partes. Juncos do Japão, como veremos, também transacionaram com Manilha, mas, igualmente, os portugueses fizeram tudo para afastá-los dali.

Após a ascensão do vitorioso Toyotomi Hideyoshi ao poder, em 1586, a situação sofreu modificações. Em 1587, considerando os jesuítas elementos perniciosos à nação, visto abalarem a crença no Shintoísmo e Budismo, determinou a sua expulsão. E' verdade que a medida não se concretizou no momento, mas sempre existiu em potencialidade. Em 1588 quando o Capitão-mor, Jerônimo Pereira, antes de embarcar para Macau, lhe enviou um mensageiro com presentes, fêz questão de lhe notificar que considerava os jesuítas **personas non gratas**. No ano seguinte, por intermédio do Vice-rei, a Corôa mandava-lhes restringir as atividades comerciais. Em 1593 mais uns poucos franciscanos espanhóis abriam missões em Kioto, Osaka e Nagasaki, desejosos de quebrar o duplo monopólio criado pelos portugueses: o dos jesuítas e o dos traficantes de Macau. Tal rivalidade está patente nos acontecimentos a que deu lugar a chegada ao Japão do galeão São Filipe, que fazia a viagem México-Manilha: Hideyoshi mandou executar a maioria dos franciscanos vindos nele, mas também alguns jesuítas japoneses em Nagasaki, no que cada Ordem culpava a outra, e ao protesto do Governador das Filipinas, Hideyoshi respondeu simplesmente que não toleraria mais a propaganda do Cristianismo em sua pátria.

O ano de 1600 merece destaque. Macau tornara-se a melhor e a mais próspera colônia de Portugal na Ásia, com uns 600 e tantos vizinhos, e muito freqüentada por mercadores. No Japão a casa Tokugawa assumia o poder, com o falecimento de Hideyoshi e predomínio sobre os demais pretendentes. Nesse ano os holandeses, protestantes, e inimigos dos ibéricos, chegaram aos mares do Oriente, convertendo-se num ôsso duro de roer, para ambos os peninsulares, lusos e espanhóis. Porém as coisas melhoraram no país do Sol Nascente, porque o jesuíta Pe. João Rodrigues gozava de boas relações com os Tokugawa.

O monopólio exercido pelos portugueses garantia-lhes preços vantajosos. O sistema de venda efetuava-se por “pancada”, ou seja, em lotes. Mas quando o número de juncos chineses começou a aumentar, e os japoneses a concorrerem no tráfico, os negociantes macauenses foram-se tornando apreensivos. Os holandeses, então, êsses iam pesando sèriamente no prato da balança, não tanto por sua interferência comercial, e sim pelos entraves e prejuízos que causavam aos filhos de Portugal. O primeiro encôntro armado feriu-se precisamente em 1601, nas proximidades de Macau, caíndo prisioneiros uns vinte homens dos neerlandeses. Muito embora procurassem salvar a pele, aderindo ao Catolicismo Romano, os rivais condenaram-nos à morte, sob a alegação de serem piratas, escapando sòmente dois jòvens e o Feitor, Martins Ape. Em 1603 a boa sorte coube aos representantes dos Países-Baixos. Mal o Grande Navio do trato deixara Macau, apoderaram-se dêle, saqueando-lhe tòda a carga, e ainda a de uma carraca que se dirigia à Índia, pelo que, mais uma vez, as finanças dos negociantes portugueses ficavam tremendamente abaladas. Coisa fácil de compreender, porque ali estava o seu capital e os adiantamentos feitos pelos credores nipônicos. Agora, como poderiam saldar os débitos sem mercadorias e sem capital? Mas, assim mesmo, no ano seguinte, conseguiram reunir meios suficientes para lotar outro Navio. A transação rendeu-lhes bons dividendos, aliviando-os, outrossim, do pesadêlo em que se viam, não, contudo, dos credores, que mais e mais exigiam a devolução de seus haveres, ao passo que as condições se agravavam para os macauenses a cada dia. Em 1607 e 1608, tiveram que ficar retidos em Macau, devido à presença dos holandeses no mar da China, sempre aguardando prêsa e valendo-se das oportunidades para tentar comércio com a China e Japão. Neste ano também os jesuítas sofreram dois embates em suas pretensões: o Papa autorizou os frades das Filipinas a trabalharem no Japão, e o Rei, por influência dos franciscanos, proibiu a tòdas as ordens religiosas exercerem qualquer forma de comércio.

O ano de 1609 foi auspicioso para holandeses e japoneses. E' que o Tokugawa permitiu àquêles instalarem uma feitoria em Hirado, pôrto não muito distante de Nagasaki, e aos seus súditos incentivou o comércio com as Filipinas. Se êste, todavia, não alcançou os resultados que desejava, a culpa recai, em grande parte, sôbre as restrições impostas por Sevilha ao comércio das colônias. Em todo caso, êle teve lugar. Os juncos do Japão levavam a Manilha farinha de trigo, carne,

peixe salgado, tecidos de sêda, cerâmica e porcelanas da China, armaduras, lanças, espadas, artigos de madeira, objetos diversos, etc. A carne e o peixe, no geral, eram consumidos nos galeões, quando retornavam ao México. Quanto à sêda, era reexportada para o México e Perú, onde chegava a preços acessíveis a muitíssimas bôlsas. Na torna-viagem, que se dava na monção de junho-julho, além de reales de prata, conduziam sêda bruta, da China, pau-brasil, vindos da Espanha, ouro, artigos de vidro, e outras curiosidades da Europa. Em vista dos filipinos receberem prata do Perú e da Nova Espanha, e com os juncos da China, gozavam nessas transações de vantagens que escapavam aos comerciantes lusos, evidentemente haveriam de tomar providências junto à Corôa, as quais, de fato, a Câmara de Goa empreendeu sem delongas. Restava, contudo, o desenvolvimento cada vez mais acentuado da marinha mercante do Sol Nascente, e contra esta era impossível, ou não convinha lutar. Em 1607 os nipônicos já contavam com 23 navios no tráfico de além-mar, sobretudo no comércio com a Indochina. Em 1613 novo entrave surgiu ao predomínio comercial dos portugueses, pois agora eram os ingleses que recebiam concessão de um pôsto em Hirado, graças à amizade do protestante Will Adams, já há algum tempo residindo no país, com o Tokugawa Iesú, a qual, outrossim, concorreu para o exílio do Pe. João Rodrigues e para o decreto de expulsão dos religiosos ibéricos. Só seria permitida a vinda dos comerciantes de Macau, desde que se restringissem exclusivamente à atividade mercantil. A retirada processou-se em novembro de 1614. Mas os próprios negociantes não gozavam dos mesmos privilégios dos tempos idos.

O Grande Navio permaneceu no tráfico Macau-Japão até 1618, data significativa, historicamente falando. Os portugueses passaram a fazer suas viagens em galeotas, a fim de fugirem mais facilmente às arremetidas do inimigo, o que vem demonstrar que os holandeses estavam se tornando senhores da situação. Tais embarcações seguiam, então, em grupos de 4, ou mais, até ao encerramento do referido tráfico, em 1639. Iam artilhadas e providas de remadores, sob o comando do Capitão-mor. A viagem de 1621 efetuou-se sob a direção de Jerônimo de Macedo Carvalho que, logo depois do desembarque, ocorrido em 1632, foi detido por todo o resto de sua vida por haver introduzido vinte missionários trazidos de Macau.

Em 1619, em virtude de acôrdo firmado em Londres, holandeses e britânicos resolveram agir conjuntamente para me-

lhor alcançarem seus objetivos. Mas os portugueses, tendo como Capitão-mor o experiente e perspicás contratador Lopo Sarmiento de Carvalho, de presumível ascendência israelita, mantiveram as viagens, embora enfrentando sérios perigos, até que os holandeses o aprisionaram em 1623. O tráfico português, no entanto, já vinha sendo menos constante e nem sempre lucrativo. No decurso desses anos o Cristianismo tornara-se religião proibida no império, e as relações entre os lusos e as autoridades foram-se estremecendo sensivelmente, ainda que com intermitências de relativa paz e boa acolhida. Em 1629, por culpa de navegantes espanhóis de Manilha, que em 1624, tinham trucidado alguns japoneses diante do Sião, sem jamais o Governador responder às satisfações exigidas, as autoridades nipônicas seqüestraram as galeotas de Antônio de Oliveira Aranha. Pois as duas nações não estavam sob um único cetro? Nesse mesmo ano reaparece a figura de Lopo Sarmiento de Carvalho. Associando-se a seu cunhado, Antônio Fialho Ferreira, e a Gaspar Homem, e em Goa a Manuel de Moraes Sapico, também de origem marrana, aparentemente, o qual, por sua vez, era cunhado do Vedor da Fazenda, José Pinto Pereira, e protegido do Cardeal D. Fernando, arrematou o contrato das exclusividades para o Japão, por três anos, em cujo tempo deveria mandar, no mínimo, 13 navios àquêlê país e 9 a Manilha. Em 1630 as relações comerciais com as autoridades nipônicas melhoraram, mas os portugueses, ao invés de mercadorias no torna-viagem, começaram a optar por ouro, incomparavelmente mais leve, permitindo-lhes, também, o desembarque em qualquer praia, quando atacados pelos inimigos. A solução era satisfatória para os traficantes, mas prejudicial para a Fazenda, porque a receita alfandegária perdia somas valiosas. O recurso consistiu em contornar tal evasão.

O ano de 1634 trouxe grandes dissabores. Dos navios da terceira viagem de Lopo Sarmiento, apenas o de dêle conseguiu atingir Nagasaki. Outro, dentre os mesmos, foi tomado com todo o carregamento por piratas de Fukien. Naquêlê ia, também, o negociante Jerônimo Luís de Gouveia, a quem os maus fados reservavam fim dos mais cruéis. As autoridades descobriram nele o portador de uma carta do sacerdote católico de Macau, Paulo dos Santos, japonês, para certo patrício de Nagasaki, cobrando-lhe seus débitos. Em consequência, Gouveia foi prêso e queimado no ano seguinte. O apêrto ao Cristianismo arrochou-se ainda mais, porque Paulo dos Santos, segundo informes obtidos, coletava dinheiro para educar doze jo-

vens conterrâneos, para enviá-los clandestinamente ao Japão na qualidade de missionários. Paulo seria exilado de Macau, meses depois, por solicitação das autoridades de Nagasaki, e com o beneplácito dos portugueses, visto o seu interêsse comercial e as vantagens auferidas nesse ano, por Sarmento e outros coparticipantes. Além do que, os dignatários da Corôa puderam receber o cobre destinado à fundição de Manuel Tavares Bocarro. Em Manilha também se passou algo de notável. Quarenta juncos de Fukien, aproveitando-se da situação, levaram quantidade vultosa de sêda, que os galeões do México não puderam carregar tôda.

Findo o contrato de Sarmento, o Vice-rei e o Conselho decidiram que a viagem de 1635 se efetuasse a expensas da Corôa, e assim, para tanto, a escôlha recaiu em D. Gonçalo da Silveira. No ano de 1636 a emprêsa foi retomada por D. Francisco Castelblanco, porque o primeiro caíra em mãos dos holandeses. Saiu de Goa, como Capitão-mor pelo tempo de três anos, escoltado pela armada-protetora, até depois de Singapura, mas à passagem por Málaca, a esquadra deparou com dois navios neerlandeses e precisou dar-lhes combate, havendo baixas de parte a parte. Dom Francisco chegou a salvo a Macau. A 2 de agôsto pôde, então, seguir rumo ao destino final, comandando seis galeotas carregadas. Levava mais, em sua companhia, o novo Feitor de Nagasaki, Simão Vaz de Paiva, e um embaixador às autoridades. Quando ali aportou, já o haviam precedido 64 juncos chineses, e em Hirado 12 embarcações holandesas, tôdas conduzindo mercadorias. Não se desembaraçaram os lusos tão facilmente das suas, mas assim que foi possível, regressaram a Macau, levando umas 2.600 peças de prata. Porém, Duarte Correia, capitão de uma das galeotas, ficou prêso, por dar auxílio a certo frade agostinho, vindo, por fim, a ser condenado à morte. Dom Francisco Castelblanco deixou-se ficar porque problemas importantes assim o exigiam. Também acabou aprisionado, como suspeito de implicado numa revolta, logo abafada.

Em 1638 os portugueses reconheceram que as ofensas e maus tratos recebidos durante os últimos tempos davam provas de que os japoneses não desejavam mais a sua volta ao país. E em Cantão, igualmente, tinham perdido a estima anterior. O contrabando com os maniloenses decresceu em importância, em razão de os comerciantes do México restringirem o envio de prata para as Filipinas. De sorte que, em vista do exposto, os portugueses enfrentavam situação difficilima.

O tráfico, apesar de tudo, prosseguia. Dom João Pereira, que antes estivera no Japão, vem neste ano como Capitão-mor, com duas galeotas. Vendeu bem as mercadorias, mas não lhe consentiram o regresso a Macau. As galeotas partiram sob o comando do Feitor, Pero Fernandes de Carvalho, conduzindo boa quantidade de prata para o Senado e negociantes de Macau, e despachos das autoridades de Nagasaki comunicando que se qualquer religioso ou leigo das Filipinas entrasse no país, as galeotas de 1639 seriam queimadas e tudo que estivesse nelas. Não aceitariam desculpas, pois o Rei dos ibéricos era um só. Os dois capitães-mores, D. Francisco Castelblanco e Dom João ficavam sob custódia, fadados a sofrer duros revezes. Em 1639 testemunharam o martírio de Duarte Correia, torturado primeiro e a seguir queimado. Aos japoneses é proibido todo intercâmbio com os portugueses, e a estes, por decreto, o tráfico com o Japão. Nenhum seria tolerado no país. Ainda aqui se refletia a influência dos neerlandeses.

Por diversas vêzes e por modos vários tentaram os filhos de Portugal sanar o mal existente. O Papa, o Rei, o Vice-rei em Goa, o Governador de Manilha, todos se interessaram, mas os esforços foram inúteis. Em 1640, por exemplo, os macaueses, enviaram uma embaixada seleta ao Japão, portadora de propostas à altura do momento. As autoridades consideraram-na mais um ousadia dos portugueses, porque estavam proibidos terminantemente de virem às ilhas de Hondo. Tôda a comitiva é prêsa e decapitados os seus componentes, à exceção de 13 serviçais, reservados para presenciarem os acontecimentos e de tudo darem conhecimento em Macau.

Por algum tempo a balança, no Japão, inclinou-se favoravelmente aos holandeses, embora por curta duração. Os nipônicos também os identificaram com o Cristianismo, pouco differindo dos católicos portugueses, porque, como estes, guardavam o Domingo, o calendário cristão, os Dez Mandamentos, o Padre Nosso ou Oração Dominical, o Credo Apostólico, o batismo, a Sagrada Comunhão, aceitavam a Bíblia, Moisés, os Profetas e os Apóstolos. Por isso, também tinham que deixar o país. Se o fizessem pacificamente, ainda bem, mas, se ao contrário, pagariam os pretextos com a vida. Já se pode antever qual o procedimento que adotaram.

O fim do tráfico Macau-Japão produziu grande depressão nos negócios internos dêsse império oriental, e, por consequente, na economia da companhia holandesa das Índias Orientais, porque muitos dos seus devedores, nipônicos, ficaram em

péssima situação financeira. Contudo, os portugueses não se afastaram inteiramente do velho comércio, porque ainda estavam ligados aos chineses de Macau, Fukien, Chekiang, Cantão e Nankin, e êsses permaneciam no tráfico, enviando de quando em quando seus juncos ao Japão, pelo menos até 1644, quando se deu a queda da dinastia reinante. Também restou o tráfico com Manilha, de contrabando, e, em ocasiões excepcionais, o legalizado.

O fato que nem tudo provinha das transações com o Japão, prova-o a existência, até agora, de Macau, em poder dos portugueses.

Eis aí, em síntese, as informações essenciais com que nos apresenta o **The Great Ship From Amacon**, de C. R. Boxer.

**JOSE' GONÇALVES SALVADOR**

Licenciado em Geografia e História pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo