

CONFERÊNCIAS

A PRESENÇA CHINESA NO OCEANO ÍNDICO OCIDENTAL NO SÉCULO XV — ÀS VIAGENS DE CHENG-HO (*).

RICARDO MÁRIO GONÇALVES

Instrutor da Cadeira de História da Civilização Antiga
e Medieval da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras
da Universidade de São Paulo.

INTRODUÇÃO.

Em nossa historiografia, no campo da História Marítima, numerosos são os trabalhos concernentes ao Mar Mediterrâneo e ao Oceano Atlântico. Entretanto, pouco se conhece a respeito do Oceano Índico, de tão vital importância para esse “Terceiro Mundo” definido na Conferência de Bandoeng em 1955, que tem como uma de suas principais características a existência de estreitos laços entre as jovens nações da Ásia e da África, motivados por sua situação geográfica e por problemas econômicos, sociais e políticos comuns. Geralmente se fala na presença ocidental no Índico, que tem como ponto de partida a expansão marítima portuguesa, mas a história desse Oceano antes da vinda dos portugueses é ainda em grande parte um terreno inexplorado, pelo menos pelos historiadores brasileiros. Entretanto, urge colocar de lado o ponto de vista exclusivamente “europeu-cêntrico” e nos preocuparmos com esse mundo africano e asiático, cuja importância cresce dia a dia e não deixa de ter vinculações conosco. Pensemos, apenas a título de exemplo, na importância da cultura dos escravos africanos para a formação de nossas tradições e nos contingentes de imigrantes da Ásia Oriental (japoneses e chineses) que têm se estabelecido no Brasil. Pensemos também na importância que as relações do Brasil com esse mundo não-europeu poderá ter para nosso desenvolvimento econômico e mesmo cultural. Conhecer a História dessas regiões será um primeiro passo para compreender seus problemas e suas vinculações conosco.

(*) — Palestra realizada em 21 de junho de 1967 sob os auspícios da Sociedade de Estudos Históricos, no Salão Nobre da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (*Nota da Redação*).

Nossa intenção ao escrever êste trabalho é mostrar os antecedentes medievais das relações sino-africanas, de tão grande importância no mundo contemporâneo. Pensemos em Bandoeng, pensemos nas vinculações entre a China de Mao-Tse-Tung e os novos países africanos, muitos dos quais a encaram como líder e recorrem a seus conselheiros técnicos, políticos e militares, pensemos também no numeroso contingente de imigrantes chineses estabelecido na África Oriental. Veremos como essas relações não começaram hoje. Veremos como o comércio do Oceano Índico trouxe às praias africanas as sêdas e as porcelanas de Celeste Império para dar maior brilho ao fausto dos mercadores islâmicos nelas estabelecidos. Veremos como a China esteve a ponto de se tornar uma potência marítima e como chegou a enviar suas frotas de juncos às costas africanas, exatamente na época em que os portugueses ensaiavam seus primeiros passos na navegação atlântica e tentaremos explicar, finalmente, por que essa expansão marítima se deteve e os chineses se fecharam em suas fronteiras, deixando o Índico aberto aos muçulmanos e mais tarde aos europeus.

*

I. — OS ANTECEDENTES.

Não podemos compreender a história das grandes expedições marítimas chinesas do início do século XV sem estudarmos os fatores técnicos que as tornaram possíveis — o junco e a bússola e sem conhecer as experiências náuticas que as antecederam.

O junco chinês (do árabe *djonk*, termo possivelmente de origem malaia), cujas origens remontam à marinha fluvial das épocas Primavera e Outono e dos Reinos Combatentes (771-221 a. C.) é um navio que apresenta características técnicas que o tornam apto às navegações de longo curso, em alto mar (1). Possui velas áuricas (trapezoidais), de junco ou de rotim, reforçadas por pequenas ripas de bambu transversais, alinhadas de forma a lembrarem a pena de uma ave ou o empenamento de uma seta, o que, segundo os marinheiros constitui o melhor tipo de vela já inventado, apresentando uma perfeição aerodinâmica não atingida nas velas européias e permitindo virar de bordo com facilidade. O casco é mais baixo e estreito na proa do que na popa e o leme empregado é o de cadaste, o que o torna um tanto semelhante às caravelas portuguesas. Entretanto, são

(1). — Para um estudo pormenorizado dos vários tipos de navio chinês e suas características técnicas, recomendamos TA-SAN, DIN e OLESA MUNIDO (Francisco F.) — *El Poder Naval China desde sus origenes hasta la caída de la Dinastia Ming*, Barcelona, Ariel, 1965.

navios bastante lentos: Marco Polo, que viajou numa frota de juncos da China do Sul à Pérsia levou cêrca de dois anos na travessia, 3 meses da China à ilha de Java e 18 meses na travessia do Índico (2).

J. Poujade, historiador da rota marítima das Índias, tem um sugestivo trecho sôbre o junco chinês:

“Nas duas extremidades da rota das Índias duas famílias de homens do mar observaram, parece, a natureza e a interpretaram diferentemente; no Ocidente, os homens querendo dar acabamento às formas de seus barcos, acreditaram dever dar-lhes a forma de peixe; No Oriente preferiram a forma das aves aquáticas, que nadam sôbre a água. Os chineses foram melhor observadores: nós sabemos que suas velas são superiores; talvez tenham copiado as asas dos passarós e seus bambus figurem o empenamento... um cisne, um pato navegam como um barco na superfície de separação de dois fluidos, sôbre uma superfície perturbada por vagas; pelo contrário, o peixe e o pássaro se deslocam num meio homogêneo; ambos são mais fortes na frente do que atrás, êles têm a forma chamada de “torpedo”. Mas se observarmos bem a forma do corpo de um pato, veremos que ela é mais estreita na frente do que atrás; é a melhor forma para se dar a um barco e os chineses deram conta disso e os europeus jamais o perceberam. Foi preciso esperar milênios para que as duas concepções se defrontassem” (3).

Quanto a bússola, ela só começa a ser usada na navegação no século XI, embora ela já seja conhecida desde muito antes. Autores japoneses, baseados num texto do filósofo Han Fei-Tze fazem remontar sua origem ao século III a. C. Uma tradição taoísta referente ao lendário imperador Huang-Ti fala no *Shinan-sha* (carro provido de uma estátua de ferro imantado cujo braço estendido apontava para o Sul), com o qual êle orientava seu exército no meio da neblina (4). Portanto, pelo menos a idéia da bússola é bastante antiga.

Quanto à história da navegação chinesa, pode ser ela dividida em 3 fases: —

- 1). — de 1200 a. C. até o século VII da nossa éra (primeiros ensaios);
- 2). — do século VII até o século XII (expansão ativa);
- 3). — de 1127-1443 (apogeu da navegação chinesa no Índico).

A primeira fase começa com as primeiras experiências no campo da navegação fluvial e alguns ensaios de navegação marítima na foz do Yang-Tzé. No século IV a. C. aventura-se em alto mar, um

(2). — TOUSSAINT (Auguste) — *Histoire de l'Océan Indien*. Paris Presses Universitaires de France, 1961, pp. 84-86.

(3). — Citado por TOUSSAINT (A.) — *op. cit.*, p. 85.

(4). — Kubo (Noritada) — *Dokyo Hyakuwa (Cem Legendas Taoístas)*. Tokyo, Chikuma Sho bo. 1959, p. 58-59.

século depois atingem o Tonkim e no século I a. C. começam as ligações marítimas com as costas da Índia. Antes do século VII já se registram várias expedições marítimas ao Vietnã e no século VII, quando os chineses dispõem já de navios capazes de transportar entre 600 e 700 pessoas, a China possui potente frota de guerra operando em Tonkin, Formosa e Coréia.

Na segunda fase, notamos importante desenvolvimento do comércio marítimo. Marinheiros muçulmanos buscam os portos chineses no século VIII, onde mantém feitorias até o século IX, quando uma onda de xenofobia provoca vários massacres de estrangeiros. A história dêsse período registra importantes batalhas navais e a presença de juncos chineses comerciando nos mares da Insulíndia.

Na época Song (960-1127) é incrementado o comércio marítimo, registrando-se importantes aperfeiçoamentos nas técnicas de construção naval e começando o uso da bússola na navegação. No século XIII, estando a China do Norte ocupada pelos bárbaros mandchús (Império Kin), o que impede o comércio terrestre dos Song pela Rota da Sêda, o comércio marítimo alcança desenvolvimento nunca visto: é o início da fase de apogeu. Os comerciantes chineses começam a se estabelecer no além-mar. Florescem na China do Sul os portos de Hang-Chow e Chuang-Chow, chamados respectivamente Kinsay e Zaiton por Marco Polo. Começa a preponderância da navegação chinesa dos mares da Insulíndia e de Bengala. O comércio das especiarias é a atividade fundamental de toda essa expansão marítima.

Sob a dinastia mongol de Yuan (1280-1368) a atividade marítima continua intensa. Frotas de guerra são lançadas sem sucesso contra o Japão e o Vietnã. O comércio chinês no Índico conta com linhas de navegação regulares entre Chuang-Chow, Ceilão, Malabar e Ormuz. Para o estudo dessa atividade marítima dispomos de importantes documentos, os relatos de viagem de Marco Polo e Ibn Batouta.

A repercussão dêsse comércio chinês nas costas africanas é documentado por uma série de achados de porcelanas chinesas na costa oriental da África. Em 1950, o arqueólogo inglês Gervase Mathew escavou, no recife de coral Songo Mnara, ao sul da Tanganika, as ruínas de uma cidade medieval onde encontrou grande quantidade de porcelana chinesa datando do fim da época Song ao início dos Ming (1127-1450). O marfim africano era exportado para a China (5).

Outro importante depoimento foi apresentado pelo arqueólogo britânico Sir Mortimer Wheeler, que depois de uma breve estadia em Tanganika, em 1955, declarou: —

(5). — DAVIDSON (Basil) — *L'Afrique avant les Blancs*. Presses Universitaires de France. 1962, p. 161, 164.

“Jamais vi em minha vida tantos restos de porcelana como nêstes últimos quinze dias, ao longo dessa costa e das ilhas Kiloua; literalmente, cacos de porcelana às pázadas... De fato, eu penso que é certo dizer que no que concerne à Idade Média a partir de século X, a história enterrada na África está escrita sôbre a porcelana chinesa” (6).

A mais antiga menção da África na literatura chinesa é encontrada no *Yu-Yang-Tsa-Tsu*, obra um pouco anterior a 869, onde se fala do “país de Bo-Ba-Li”, ou seja a região de Berbera e o litoral da península dos Somalis. Outra menção é encontrada no *Tchu-fan-Tchi* (Relato dos Países Estrangeiros), obra terminada em 1226 pelo comissário do comércio exterior do pôrto de Chuang-Chow, Tchao-Ju-Kua, que para sua redação se baseou em fontes mais antigas. Essa obra, se bem que nos traga preciosas informações sôbre o comércio marítimo chinês nos mostra também como eram imprecisos os conhecimentos geográficos dos chineses. De Ocidente, seu autor conhece quase que exclusivamente o mundo muçulmano: —

“Além do mar ocidental dos árabes, está Mu-lan-pi (Espanha) e um milhar de outros reinos, e no extremo ocidente fica a região onde ao sol se põe e sôbre a qual nada sabemos”.

Quanto à África êle se refere ao país de Tsung-Ba (transposição do árabe para “país dos Zandj”, a respeito do qual diz o seguinte:

“A oeste, êsse país toca uma grande montanha (provavelmente o Kilimandjaro); seus habitantes são de estirpe *ta-chi* (árabe) e seguem a religião árabe; envolvem-se em panos de algodão azul e usam calçados de couro vermelho. Sua alimentação consiste em farinha, bolachas ao forno e carneiro”.

Menciona ainda a existência de numerosas cidades e os produtos do país, marfim, ouro, âmbar e madeira de sândalo. Explica também que todos os anos os navios de Hu-Tcha-La (o reino indiano de Gudjerat e das localidades árabes da costa iam comerciar lá, com panos brancos de algodão, tecidos vermelhos, porcelana e cobre (7).

Quando teriam pela primeira vez os chineses atingidos a costa da África? A maior parte dos autores, inclusive os japoneses, são unânimes em afirmar que não obstante o seu equipamento náutico lhes permitir ir muito mais longe, só bastante tarde, sob os Song, atingiram êles as águas do Índico ocidental. O sinologista francês Paul Pelliot, porém, afirma que os navios da dinastia Han já iam até os limites ocidentais do Oceano Índico. Tendo em vista, porém,

(6). — DAVIDSON (Basil) — *op. cit.*, p. 136.

(7). — DAVIDSON (Basil) — *op. cit.*, p. 172-173; TOUSSAINT (Auguste), *op. cit.*, p. 79.

as inúmeras contradições e lacunas das crônicas do Período Han e mesmo do Período dos Três Reinos (220-280) no que diz respeito a itinerários e viagens, mesmo em se tratando de regiões próximas da China, como o Japão, não nos arriscamos a endossar sua opinião a não ser que novas pesquisas venham trazer dados inéditos. O mais provável é que as mercadorias chinesas que chegavam ao Mar Vermelho e ao Mediterrâneo durante o Império Romano sofressem numerosos baldeações pelo caminho e que um ou outro chinês que eventualmente tivesse chegado ao Índico Ocidental, tivesse efetuado a viagem em navios estrangeiros. Os anais Song mencionam uma embaixada africana na China em 1083, mas as viagens de Cheng-Ho no início do século XV, nosso principal tema, foram provavelmente as primeiras viagens chinesas à África (8).

*

II. — AS EXPEDIÇÕES DE CHENG-HO.

a). — *Situação da China sob os primeiros Ming.*

A Dinastia Ming (Brilhante ou Luminosa) (1368-1644) foi a última dinastia genuinamente chinesa e nasceu de uma revolta popular contra o domínio mongol, chefiada por Tchu-Yuan-Chang, que subiu ao trono em Nakin como primeiro imperador Ming, com o nome de Tai-Tsu. Caracterizou-se principalmente pelo aumento do poder pessoal do Imperador e pela atitude hostil aos estrangeiros.

O aumento do poderio pessoal do Imperador é devido a uma série de medidas tomadas por Tai-Tsu, das quais a mais importante foi a abolição do cargo de Grande Ministro, personagem encarregada da maior parte da administração e que por isso mesmo limitava de muito a autoridade imperial. Daí por diante os chefes dos vários departamentos governamentais passaram a depender diretamente do Imperador, assistido por um corpo de conselheiros.

Quanto a hostilidade aos estrangeiros, ela foi em grande parte uma reação natural dos chineses, motivada por uma série de medidas vexatórias tomadas contra eles sob a denominação mongol. Motivou por um lado o fechamento da China aos estrangeiros e por outro lado a intensificação do sinocentrismo, isto é, a idéia de que a China está situada no Centro do Mundo e que todos os outros povos são bárbaros e inferiores aos chineses em civilização. O sinocentrismo trouxe o desejo de reafirmar o prestígio chinês perante os outros estados asiáticos e daí uma série de expedições ao estrangeiro, entre as

(8). — DAVIDSON (Basil) — *op. cit.*, p. 168-169.

quais as de Cheng-Ho, destinadas principalmente a fazer demonstrações do poderio chinês e de obrigar os “bárbaros” a reconhecerem o Imperador do Ming como seu soberano. A única forma de relações internacionais admitida pelos Ming era de súdito para soberano. Entre os estados asiáticos que comerciaram com Ming na situação de súditos temos a Coréia, o Anam (apenas durante breve período), Ryu-Kyu (Okinawa), Burma, Nepal, Tibet e até mesmo o Japão, quando em 1405 o *shogun* Ashikaga Yoshimitsu recebeu dos Ming o título de “rei” do Japão, tributário da China.

Quanto as expedições ao estrangeiro, devem também ser mencionadas juntamente com as de Cheng-Ho a do eunuco Ishiha ao curso inferior do rio Amur e a ilha de Sakalina e as campanhas militares chefiadas pelo imperador Yong-Lo (sucessor de Tai-Tsu) em pessoa contra os mongóis Tatar e Oirat. Foi a primeira vez, em tôda a história da China que um Imperador atravessou o deserto, penetrando na Asia Central.

Outra notável característica do regime Ming é o grande prestígio dos eunucos. Êstes haviam já desempenhado papéis predominantes e nocivos ao poder imperial em dinastias passadas e a política de Tai-Tsu foi a de restringir sua liberdade e suas regalias no palácio, para impedir que êles se imiscuissem na política. Entretanto, com a morte do Tai-Tsu, a situação mudou, devido a uma crise dinástica. Morrera o príncipe herdeiro, ainda durante a vida de Tai-Tsu e êste determinou que seu neto Huei-Ti o sucedesse. Entretanto, Yong-Lo, outro filho de Tai-Tsu, príncipe de Pekin não se conformou com a decisão do pai e em 1398, revoltou-se contra Huei-Ti, marchou sôbre Nankin e massacrou os partidários do jovem imperador, que fugiu. Subindo ao trono (1402), Yong-Lo transferiu a capital para Pekin. Durante sua campanha, contou êle com o auxílio dos eunucos, que haviam sido cruelmente tratados por Huei-Ti e êstes passaram a exercer cargos de grande importância, como chefes de expedições ao exterior, assessores de comandantes militares e até mesmo chefes da polícia secreta do Imperador. Cheng-Ho, o chefe das expedições ao Índico Ocidental, foi fiel a Yong-Lo desde os dias do levante e foi recompensado com o cargo de chefe dos eunucos, vindo a ser conhecido pelo apelido de “Grande Chefe dos Três Tesouros”.

b). — *A frota e as viagens de Cheng-Ho.*

O principal motivo da formação de uma frota poderosa capaz de atuar no Oceano Índico parece ter sido a necessidade de um apôio marítimo para as tropas que tentavam sufocar os movimentos de independência do Anam (Vietnã), iniciados em 1393. Além disso, havia o problema da afirmação do prestígio da China, já mencionado,

e a necessidade de buscar nos mares do sul compensações comerciais às pesadas perdas sofridas nas costas setentrionais, graças aos implacáveis ataques dos *Wakô* (piratas japoneses) que se sucediam sem interrupções desde os fins do século XIV. A construção da frota esteve a cargo dos arsenais imperiais, instalados nos primeiros anos da dinastia (9).

A *Crônica da Dinastia Ming* diz o seguinte sobre Cheng-Ho e suas viagens: —

“Cheng-Ho, natural da província de Yun-nan, era eunuco servente da Imperatriz, enobrecido como título de San Po. O imperador Cheng-Tsu (Yong-Lo), que mostrou um vivo interesse pelas explorações de além-mar e pela demonstração de poderio da China aos estrangeiros, mandou em 1405 Cheng-Ho e um companheiro iniciar essas explorações. A primeira exploração saiu no inverno do mesmo ano, com 27.800 homens e 62 navios... dirigindo-se primeiramente de Soochow a Fu-Kien e logo de Fu-Kien a Champa. Desde aí, Cheng-Ho percorreu muitos países em que oferecia presentes e conferia títulos aos que quisessem obedecer a Côrte Imperial Chinesa e castigava os que recusavam admitir seu poder. Terminou Cheng-Ho a primeira viagem em setembro de 1407, trazendo dos países visitados embaixadores e prisioneiros. Entre os cativos, trouxe o chefe de Palembang, que se havia rendido falsamente a Cheng-Ho e queria atacar as forças dêste, sendo porém aprisionado por Cheng e trazidos à presença do Imperador. Em setembro de 1408, Cheng-Ho voltou a fazer-se ao mar por ordem do Imperador e chegou ao Ceilão. O rei dêste país resolveu destruir as forças de Cheng e apoderar-se de seus navios. Para isso convidou Cheng e seus companheiros para visitar seu palácio e mandou seus soldados saírem da capital e marcharem para os navios de Cheng, para tomá-los durante a ausência dêste. Cheng-Ho percebeu, ordenou a suas forças que constavam de dois mil homens (10), que ocupassem toda a capital e aprisionou os reis. Cheng trouxe os reis ao Imperador em junho do ano seguinte, mas o Imperador os perdeu e os autorizou a voltar a seu país para mostrar a generosidade da Côrte Imperial da China. Em dezembro de 1409, Cheng-Ho se fez novamente ao mar e regressou no verão de 1411. Nesse momento a dinastia Ming tinha conquistado o Anam e as tribos que ali havia começaram a oferecer contribuição à Côrte. Em novembro de 1412, Cheng-Ho foi enviado pelo Imperador a Sumatra. Ali Cheng-Ho ajudou o rei a salvaguardar seu trono, porque um falso príncipe queria destroná-lo, já que estava velho. Ao voltar à China em julho de 1415, o Imperador, que estava muito satisfeito com as façanhas de Cheng, fez com que fôsem rendidas muitas honras a êle e seus companheiros. No inverno de 1416, os países de Calicut, Malaca e outros dezenove, ofereceram seus tributos ao Imperador de

(9). — EBERHARD (W.) — *Histoire de La Chine*. Paris. Payot. 1952, p. 264.

(10). — Número provavelmente errado, vinte mil parece ser o certo.

Ming e este ordenou a Cheng-Ho que em seus navios transportasse os embaixadores na viagem de regresso a seus países; a partida se deu em dezembro de 1417. Ao mesmo tempo Cheng, em nome do Imperador levava presentes aos reis dos países que haviam oberecido tributos ao Império Ming. Em julho de 1419, Cheng-Ho regressou. Em janeiro de 1421, Cheng-Ho saiu de novo ao mar e voltou em agosto do ano seguinte. Ao morrer o Imperador Cheng-Tsu (1424) e advertindo o novo Imperador que os países conquistados não voltavam a oferecer tributos à Corte, ordenou de novo a Cheng-Ho que se fizesse ao mar outra vez para obrigar aos países a oferecerem novamente sua contribuição ao Império. Por isso Chengo-Ho saiu ao mar em dezembro de 1431, percorrendo mais de dezessete países e regressou à China em julho de 1433. Cheng-Ho tinha realizado sete viagens aos estrangeiros e percorrido mais de trinta países que eram Champa (Anam), Java, Cambodge, Palenbang, Sião, Califut, Malaca, Borneo, Sumatra, Aru, Cochim, Quilon, Kulam, Coja, Cola, Cail, Lambri, Koyampadi, Ceilão, Pahang, Kolantam, Ormuz, Brawr, Maldivas, Sunda, Mogadixo, Malinde, Al-Ahsa, Zfar, Jurfattan, Ubb, Bengala, Kekka, Lide, Battak. Durante as viagens de Cheng-Ho foram conseguidos muitíssimos tesouros, mas o gasto da Corte Imperial era muito elevado. A partir do reinado de Hsuan-Teh, o Imperador que sucedeu a Cheng-Tzu, vieram também de vez em quando mensageiros com tributos e presentes visitar a Corte Imperial, mas não com a mesma frequência que na época de Cheng-Ho. Ademais, Cheng-Ho havia envelhecido e anos mais tarde morreu" (11).

A crônica nada diz sobre as datas do nascimento e morte de Cheng-Ho, que segundo os mais competentes autores chineses ocorreram em 1371 e 1435 (12). Sabemos também que ele foi muçulmano e numa de suas viagens mandou mensageiros a Meca (13).

As rotas seguidas foram as seguintes: —

- 1). — Ao largo do mar da China meridional, até o sul da Indochina.
- 2). — Ao largo da costa leste do golfo do Sião até Bangkok.
- 3). — Ao largo da costa oeste do golfo do Sião e Península de Malaca, até Singapura.
- 4). — Em torno da ilha de Sumatra.
- 5). — Em torno da ilha de Java.
- 6). — Golfo de Bengala, ilhas Andaman e Índia Oriental.
- 7). — Ao largo da Costa do Golfo de Bengala, até Ceilão.
- 8). — Ao largo da costa ocidental da Índia, até Bombaim.
- 9). — De Bombaim até a Embocadura do Tigre.

(11). — Citado por TA-SAN (Din) e OLESA MUÑIDO (Francisco F.) — *op. cit.*, p. 155-157.

(12). — TA-SAN (Din) e OLESA MUÑIDO (Francisco F.) — *op. cit.*, p. 157.

(13). — MITAMURA (Taisuke) — KANGAN (Eunucos). Tóquio. Chuô Koron. 1963. p. 180.

- 10). — Ao largo da costa ocidental do Golfo Pérsico, até o golfo de Aden.
- 11). — Do golfo de Aden, subindo pelo Mar Vermelho até Meca.
- 12). — Saindo do Mar Vermelho ao largo da costa ocidental e passando pela costa oriental da África até o canal de Moçambique e dando a volta pelo extremo sul de Madagascar para regressar à China (14).

Um dos mais preciosos documentos para o estudo das viagens de Cheng-Ho é o mapa anexo ao *Wu-Pei-Chi* (História da Preparação Militar) obra publicada em meados da época Ming por Mao-Yan-Yi. Esse mapa, acompanhado de uma nota narrando as sete viagens de Cheng-Ho, alcança a região de Ormuz e é suficientemente correto, apresentando com muitos detalhes as rotas seguidas por Cheng-Ho (15).

Algumas palavras podem ser acrescentadas sobre o efetivo e a organização das frotas de Cheng-Ho. Na viagem de 1405, embarcaram 27.800, entre oficiais, marinheiros e soldados. Na de 1408, 37.700, na de 1409 27.000 e na de 1412, 27.670. Não há dados sobre as viagens de 1417 e 1421, e na de 1431, participaram 27.550 homens.

O plano original da organização da frota, apenas em parte executado, confiava o comando da expedição a um *Tsu-Pin-Kuan* (comandante em chefe), assitido por um *Fu-Tsun-Pin-Kuan* (comandante em chefe-adjunto). Abaixo dêles uma complexa hierarquia de altos oficiais.

Havia oficiais encarregados das observações astronômicas, intérpretes para o contacto com povos estrangeiros e professôres encarregados de ensinar aos mesmos, etiqueta e cultura chinesas. 430 médicos tinham a seu cargo o serviço sanitário e 500 monges taoistas a assistência religiosa.

Quando o plano foi posto em prática, os mais importantes postos de comando foram confiados a eunucos. O número original de oficiais e marinheiros foi alterado, para mais ou para menos, segundo as circunstâncias. Assim, em 1412, por exemplo, tivemos 180 médicos e o número de mestres de cultura chinesa, previsto para dez, foi diminuído para um. Entre as diversas especialidades de marinheiros que serviam nas frotas, contam-se: — sinaleiros, timoneiros, encarregados das âncoras, encarregados do cabrestante, veleiros, despenseiros, cozinheiros, amanuenses, encarregados de compras, etc. Além dos marujos diversas categorias de soldados integravam as frotas (16).

*

(14). — TA-SAN (Din) e OLESA MUNIDO (Francisco F.) — *op. cit.*, p. 157-158.
(15). — TA-SAN (Din) e OLESA MUNIDO (Francisco F.) — *op. cit.*, p. 158-159.
(16). — TA-SAN (Din) e OLESA MUNIDO (Francisco F.) — *op. cit.*, p. 172-175.

CONCLUSÃO.

Por que teria a China deixado de lado suas explorações marítimas após um tão brilhante e prometedor, embora breve, período de expansão marítima? O próprio trecho supracitado da *Crônica da Dinastia Ming*, nos dá algumas respostas. Em primeiro lugar, os principais objetivos das expedições tinham sido atingidos: — assegurar o domínio do Anam e impor a soberania chinesa aos países visitados, estabelecendo uma espécie de comércio constituído pelo envio de tributos por parte dos países súditos ao Imperador dos Ming e pela oferta de presentes do Imperador aos mesmos países. Por outro lado, menciona-se também o custo elevado das expedições, que fazia que elas fôsem encaradas como um desperdício inútil de fundos, principalmente por parte dos letrados e da nobreza, hostis aos eunucos que, devido a seus postos de comando, cobriam-se de glória com as expedições. Era mais barato comprar produtos estrangeiros trazidos à China por mercadores de fora ou por comerciantes chineses que as fôsem buscar a suas próprias custas, ao invés de fazê-lo em expedições custeadas pelo Estado. Ademais, o relativo estado de paz que reinava na Ásia Central após o desmembramento do Império de Tamerlão permitia aos chineses suprirem suas necessidades de produtos estrangeiros através do comércio terrestre com a Pérsia. Assim não havendo mais qualquer estímulo para o prosseguimento das expedições marítimas, os chineses abandonaram o Oceano Índico aos muçulmanos, que breve iriam perdê-lo para as caravelas portuguesas (17).

(17). — EBERHARD (W.) — *op. cit.*, p. 264-265.