

# Subsídios para a História dos Portos de Mar de Macau: Séculos XIX e XX — Dos anos 80 aos anos 20

FERNANDO MENDONÇA FAVA\*

**RESUMO:** O Porto Interior de Macau, situado no estuário do Rio das Pérolas, a jusante dos seus muitos afluentes, de outras linhas de água, de campos de orizicultura e de dejectos de aglomerados humanos, foi sentindo, ao longo do período da presença portuguesa, um persistente assoreamento que ameaçava transformar as suas águas num banco de areia e lodo. Durante grande parte desse tempo, as autoridades com domínio sobre o assunto assistiram, impassíveis, à decorrência do fenómeno, tomando, por vezes, apenas tíbias medidas para o remediar, as quais, de todo, resultavam vãs face à verdadeira dimensão do referido fenómeno.

Enquanto isso, Macau assistia à degradação contínua das condições de acesso e de utilização do seu porto de mar, não sem que o governo da metrópole fosse de tal avisado. Por fim, o dramatismo da situação obrigou a que as instâncias do poder se consciencializassem de que algo tinha mesmo que ser feito no sentido de travar os efeitos tremendamente nefastos do assoreamento. Confrontadas com propostas várias de resolução do problema, as governações, encurraladas entre os custos das mesmas e os recursos de que dispunham, iam protelando, como sempre o haviam feito, decisões de fundo, limitando-se à aplicação de pequenas e avulsas soluções.

O início da segunda década do século XX trouxe, todavia, algumas mudanças e novas realidades. Novas realidades que correram o risco de inutilidade, mas que Macau soube inteligentemente aproveitar e dar-lhes um destino digno, proveitoso e civilizacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Macau; Portos; Navegação; Opulência; Decadência; Assoreamento; Obras; Aterros; Política.

## Introdução

Falar dos portos de mar de Macau é falar de uma das mais importantes e complexas facetas da sua história, desde logo porque foi a posse e utilização do

primevo porto natural o móbil maior para a fixação de gentes portuguesas no sul da China. Mas igualmente pelas estreitas conexões do tema com outros aspectos da vida da colónia, designadamente comércio, forças militares, guerra, política, diplomacia, economia, urbanismo..., bem assim como pelo papel desempenhado por individualidades ou grupos em todos esses contextos.

Fazer uma história integral dos portos de mar da Cidade do Santo Nome de Deus ou algo que de tal se aproximasse seria tarefa hercúlea que de nenhum modo teria cabimento nas pretensões de um simples artigo de

\*Licenciado em História pela Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra e Mestre em História Contemporânea de Portugal pela mesma Faculdade. É Investigador do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX (CEIS-20) da Universidade de Coimbra, tendo como área preferencial de investigação a *Primeira República Portuguesa*. Tem, neste campo, diversas publicações – livros e artigos. É autor da *Imprensa da Universidade de Coimbra*.

*Graduated in History at the Faculty of Letters of the University of Coimbra, from where he also holds a Masters degree in Contemporary Portuguese History. He is a researcher at CEIS-20 (Centre for Interdisciplinary Study of the 20th century) at the University of Coimbra. His area of expertise is the First Portuguese Republic. He has published a number of books and articles on that subject, and is an author in the Coimbra University Press.*

revista, como é o caso presente. Consequentemente, a intenção colocada nas linhas que se seguem é a de fazer uma sùmula de alguns sucessos e insucessos ligados ao Porto de Macau durante o período de tempo indicado. A ênfase é dada sobretudo a aspectos como a sua localização; o seu crescimento; a sua opulência e a sua decadência; os efeitos de um contínuo e crescente assoreamento e o esforço para o travar; as obras de reabilitação e beneficiação; a construção de um novo porto; as discussões e controvérsias; as personalidades mais directamente envolvidas; as inércias dos centros de decisão; a contenda política e, enfim, os resultados de toda essa trama. Para tanto, privilegiou-se a consulta de fontes primárias, sem com isso descuidar o concurso de estudos e artigos de natureza científica e outros de reputada credibilidade e qualidade.

### O Porto Interior

Quando em 1557 os portugueses se instalaram em Macau, o ancoradouro ali existente - porto de *A-Ma* ou da deusa *A-Ma* - achava-se junto a uma pequena nesga de terra parcamente habitada por populações de pescadores. Era, em todo o caso, um local já bem conhecido dos comerciantes e navegantes lusos, dado que, “já por volta de 1555 era regularmente demandado pelos navios portugueses que se dirigiam a Cantão.”<sup>1</sup>

Situado no estuário do Rio das Pérolas, perto daquela grande urbe e dentro da rota de comércio que ia de Malaca até ao Japão, o pequeno porto natural não detivera até então, apesar da sua estratégica localização, expressivo movimento comercial. Porém, com o decorrer do tempo e sobretudo por impulso do extraordinário desenvolvimento da actividade mercantil lusa na zona, Macau viria a registar grande movimentação portuária, transformando-se num importante entreposto comercial e lugar de encontro entre culturas orientais e ocidentais.<sup>2</sup>

Foi a chamada “idade de ouro”, em que, funcionando como única via de comércio com o

*hinterland* do sul da China, Macau usufruiu de uma rara posição de privilégio, a qual terá atingido o seu apogeu entre os anos noventa do século XVI e a primeira década do século XVII. Depois, no final da década de 30 e inícios da década de 40 deste século, começou a sobrevir algum declínio, cujas principais causas terão radicado na conjugação de efeitos de alguns acontecimentos por esse tempo decorridos, designadamente a proibição, em 1639, por parte de Filipe IV de Espanha (III de Portugal) do comércio entre Macau e as Filipinas (Galeão de Manila); a interrupção do comércio com o Japão (Barco Negro), igualmente em 1639; e a queda de Malaca em mãos holandesas, em 1641.

Não obstante, até aos anos 40 do século XIX, o Porto de Macau, para além de cumprir a sua função primordial de abrigo e apoio logístico de navios portugueses, foi tirando proveito dos impostos, taxas e direitos alfandegários devidos por embarcações inglesas, holandesas e outras que, navegando por aquelas paragens, tinham de recorrer à locação e serviços do estabelecimento portuário português de Macau. E assim foi enquanto manteve, no sul da China, a sua prerrogativa de única estrutura portuária aberta ao comércio exterior, conjuntamente com a sua posição ímpar de entreposto comercial no oriente, isso “à custa de outros portos que se caíram em desuso”.<sup>3</sup>

Os anos de 1841/1842 (fim da primeira guerra do ópio) marcaram, porém, toda a diferença: foi o tempo da Inglaterra se assenhorear de Hong Kong, construindo aí um porto de mar de águas profundas; e foi, também, o tempo em que a China abriu os seus principais portos ao comércio internacional. Os dois acontecimentos, se não constituíram um “dobre a finados” para o porto de que falamos, sinalizaram, todavia, o seu definhamento. Desde então a Cidade do Santo Nome de Deus perdeu, definitivamente, o seu destacado lugar de primeiro intermediário comercial entre a China e o resto do mundo, vendo as suas mais importantes casas de comércio deslocarem-se para os novos empórios de Xangai e de Hong Kong, zonas então em grande ascensão comercial e económica.

## HISTORIOGRAFIA



Porto Interior em 1900. In Boletim Oficial de Macau. MO/AH/ICON/MTL/MO/004.

A estas causas de decadência da colónia portuguesa e do seu porto juntava-se ainda uma outra, a qual era a circunstância de os seus cais de acostagem e respectivas rotas de acesso se encontrarem, já então, numa situação de crescente assoreamento, sendo este um factor que impedia ou dificultava a navegação e atracagem de navios de maior calado, obrigando, bastas vezes, a esperas, mais ou menos longas, por marés favoráveis. O documento mais antigo que se conhece, acerca destas limitações de navegação no Porto de Macau e de uma sequente necessidade de dragagens e obras, data de 1813 e é mencionado no chamado *Relatório Castel-Branco* de 1913, volvidos, pois, 100 anos.<sup>4</sup>

O assoreamento do porto e dos seus canais de acesso era, comprovada e sentidamente, um problema espinhoso. Colocados perante o mesmo, os poderes instituídos na colónia e na metrópole sujeitavam o assunto a estudos e avaliações, mas as dúvidas e divergências que daí advinham, quer quanto às soluções apresentadas, quer quanto ao custo das mesmas, iam provocando, continuamente, o adiamento das necessárias intervenções.

Neste mar de incertezas, a única providência tomada para contrariar um maior esvaziamento da actividade portuária em Macau foi declarar oficialmente a cidade de Macau como porto franco, por decreto do Governo da Rainha D. Maria II, de 20 de Novembro de 1845. Todavia, a consequência maior desta decisão foi a inevitabilidade de instituição de novos impostos para compensar a falta dos proveitos alfandegários, situação que não deixou de causar celeuma junto das populações e consequentes embaraços à governação.

E o tempo foi correndo, sem que, quanto ao assunto houvesse quaisquer tomadas de resolução. Até que, em 1881, o Capitão do Porto de Macau, Demétrio Cinatti,<sup>5</sup> elaborou uma exposição,<sup>6</sup> com base em amplos estudos por si feitos,<sup>7</sup> dando conta do estado calamitoso a que se havia chegado e advertindo de que, se nada fosse feito, o ancoradouro corria o grave risco de se transformar, progressivamente, num banco de areia. No parecer por si emitido adiantava que tal transformação perfar-se-ia num período de tempo estimado de 17 anos. E não se ficando somente pela denúncia da situação, Cinatti propunha como solução a abertura, por meios

## HISTORIOGRAPHY

de dragagens, de um canal desde o Porto Interior até à Rada, com a profundidade de 4,87 metros e a largura de 48,75 metros. Este trabalho implicaria, segundo os seus cálculos, a remoção de duas mil e duzentas toneladas de lodo, massas de fundos que, propunha, fossem aproveitadas para fazer um aterro entre a Ilha Verde e a Península. Recomendava ainda convenientes sinalizações por meio de boias, bem assim como o aprofundamento das águas nas zonas de atracação. No âmbito das suas estimativas o empreendimento importaria em 260 contos de réis (260:080\$000) e as respectivas obras durariam vinte e quatro meses.<sup>8</sup>

A dramaticidade contida neste documento de Cinatti, verdadeira chamada de atenção para as gravosas circunstâncias do porto, teve o mérito de fazer com que em Lisboa se começasse a pensar que algo tinha mesmo de ser feito para travar e inverter o perigoso estado de coisas a que se tinha chegado. Não deixa de ser significativo que, a partir de então, os problemas portuários de Macau tenham passado a ser mais noticiados e comentados pela imprensa da metrópole e da colónia. O facto, concitando para o caso a pressão da opinião pública, era também, *de per se*, um modo de instar junto dos poderes públicos por uma maior atenção e mais empenho na busca de soluções para os males já existentes e para os que se adivinhavam próximos. A título de exemplo, cita-se pequena parte de extenso artigo inserto em *O Macaense*:

*[...] Macau acha-se nas condições de um enfermo que está em risco de morrer asfixiado. Já hoje o vapor de Hong-Kong encontra dificuldades para sair do cais, amanhã não poderá entrar no porto interior, outro dia os juncos chinas de cabotagem não poderão também entrar, e mais tarde, nem os barcos dos pescadores poderão vir a esta cidade por falta de água. Assim acabará o porto de Macau, e com ele cessará de existir Macau, como cidade marítima e comercial. Esta catástrofe não se fará esperar por longo tempo, se continuar a mesma incuria do governo. O assoreamento do porto cresce*

*a olhos vistos. Todos acham necessário um pronto remedio, todos lamentam e clamam. O governo, porém, conserva-se mudo e quedo. Nada se tem ainda feito para remover este mal ou para o atenuar ao menos* (grafia actualizada).<sup>9</sup>

O mesmo jornal, passados pouco mais de dois meses, transcreve declarações produzidas por J. M. Teixeira de Guimarães, oficial da Armada Portuguesa que havia residido em Macau e aí desempenhado as funções de secretário do governo. Sob o título *Melhoramentos do Porto de Macau*, afirmava aquela personalidade que, em seu entender, o assoreamento provinha das ostreiras e dos arrozais contíguos às águas a montante do porto e que qualquer solução — dragagens ou outra — teria de passar, necessariamente, por convénios com as autoridades chinesas. Contra as propostas de Cinatti, alegava que a abertura de um “canal perpendicular às correntes do vento e água não podia durar senão na mente dos que se obstinassem em profundá-lo. O trabalho de meses seria inutilizado por horas de corrente”.<sup>10</sup> No mesmo número de jornal, é também publicado um *Relatório* do Director das Obras Públicas de Macau, Constantino José de Brito. Sobre as origens do assoreamento, o documento é coincidente com as opiniões expendidas por Teixeira de Guimarães; já quanto a soluções, advoga o recurso a dragagens de fundos, mas, prevendo que este trabalho, para ter eficácia, teria de ser “contínuo e incessante”, propõe como remédio mais radical o fecho do canal norte de acesso ao porto.<sup>11</sup> Ambos os articulistas recusam os aterros de ligação da península à Ilha Verde, porque propiciadores de mais assoreamento.

É neste contexto, polémico, de busca de soluções que surge a figura do engenheiro militar Adolfo Loureiro,<sup>12</sup> pessoa que em 1883 recebeu do governo português a incumbência de viajar para Macau para *in loco* estudar a momentosa questão do porto. Chegado ao seu destino a 15 de Setembro desse ano de 1883, aí se rodeou dos apoios disponibilizados pelo Governo da Colónia e pelas autoridades do

## HISTORIOGRAFIA

porto (designadamente a colaboração de Cinatti e os estudos por este feitos), a partir do que desenvolveu um laborioso trabalho de reconhecimento de costas marítimas, cursos fluviais, canais, bem assim como observações meteorológicas e estudos aturados de ventos, marés e correntes dominantes. Com os dados recolhidos elaborou um extenso relatório denominado *O Porto de Macau / Anteprojecto para o seu melhoramento*, documento que deu a conhecer ao governo de Macau em Abril de 1884. Em Agosto do mesmo ano, já em Lisboa, apresentou o seu relatório final num total de mais de mil páginas.

Na sua essência e quanto aos aspectos principais do problema, este relatório era, em grande parte, discordante com as teses anteriores. Para Loureiro

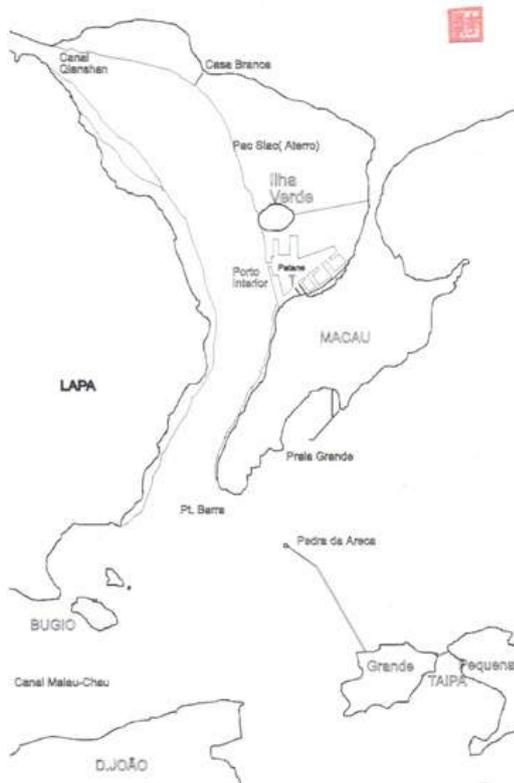


Diagrama de Adolfo Loureiro, 1882. In *Revista de Cultura de Macau* N.ºs 38/39, II Série, Edição em Português – MACAU: UMA EXPERIÊNCIA DE URBANISMO ESTRATÉGICO E HIGIENISTA DOS FINAIS DO SÉC. XIX AOS COMEÇOS DO SÉC. XX, por José da Conceição Afonso.

eram quatro as causas principais do assoreamento do Porto de Macau:

1.<sup>a</sup> - Os sedimentos transportados pelos rios das regiões chinesas de Guangxi e de Guangdong, com relevância para os que eram arrastados e depositados pelo Rio de Oeste (Xijiang) e suas sub-divisões – Modaoemen e Broadway - junto da respectiva foz, Malau-Chau.

2.<sup>a</sup> - O sentido das correntes dominantes das águas do porto.

3.<sup>a</sup> - O padrão desfavorável das correntes laterais.

4.<sup>a</sup> - A irregularidade da morfologia das zonas litorais.

A partir destas premissas, a conclusão a que chegou foi a de que eram as águas de Malau-Chau as que mais concorriam “para o assoreamento da Rada, do Porto e do canal da Taipa”. Assim sendo, a solução que propunha era, para além de intenso trabalho de dragagem, a de aumentar o volume permanente de águas nesta zona até uma dimensão que permitisse que as correntes vindas do mar durante o período de preia-mar não arrastassem os fundos de lama e de lodo para a zona do Porto Interior e para a Rada e canal da Taipa.<sup>13</sup>

Para se alcançar esse desígnio propõe a construção de um dique ou quebra-mar desde a Ilha da Taipa até à Pedra da Areca, na distância de 1,6 quilómetros. Tal estrutura viria a obstar, no seu entender, a que as águas no Malau-Chau se escoassem para a Rada e fossem forçadas a seguir para o canal da Taipa a uma velocidade que não permitiria a formação de depósitos. A estas águas reunir-se-iam as do porto, somando-se os seus efeitos. Desta forma ficaria assegurada a altura de águas necessária para se navegar sem dificuldades da Rada para o Porto Interior. No lado oeste deste dique, perto da Taipa, seria construído um fundeadouro de águas profundas, o qual funcionaria como anteporto de Macau.

Complementando esta parte importante das obras, haveria ainda que regularizar as margens do porto, corrigindo, tanto quanto possível, irregularidades orográficas represadoras de águas,

mostrando-se, para este fim, necessário estabelecer acordos com a nação chinesa no sentido de impedir ou limitar na Ilha da Lapa, frente a Macau, os diques construídos pelos orizicultores, bem assim como a proliferação de ostras. Todas estas medidas somente lograriam eficácia se, concomitantemente, se levassem a cabo pesados trabalhos de dragagem, visando aprofundamentos de fundos e desobstrução e limpeza de canais, nomeadamente no Porto Interior, no ancoradouro da Taipa, e no canal de ligação à Rada, entre a Pedra da Areca e o extremo sul da península (Ponta da Fortaleza da Barra). Desobstruídos os canais, eles manter-se-iam limpos “pela força e concentração das correntes”.<sup>14</sup>

Neste seu documento, admiravelmente bem escrito, Loureiro apela ainda a melhorias nos cais do porto, abertura de novas docas na Ilha Verde, implementação de novas pontes-cais, de planos inclinados e de equipamento para reparação de navios. Em jeito de remate e, naturalmente, de defesa das suas propostas, não deixa de expressar uma visão optimista em relação à execução das obras que propõe, mencionando a existência abundante de granito na Ilha da Taipa e a efectiva disponibilidade de mão-de-obra chinesa, a qual reputa de exímia.

O grande óbice do projecto era o seu custo: 2.250.000\$000 (dois milhões, duzentos e cinquenta mil reis), quantia que foi considerada demasiado elevada para as capacidades financeiras do país que era então Portugal. Por outro lado, o cumprimento integral da proposta de Loureiro exigiria uma concertação com a nação chinesa no sentido de serem regularizadas as margens do porto, nomeadamente a margem confinante com a Ilha da Lapa, sendo que tal não se mostrava, à data, muito viável ou facilitado. Em vista de tudo disso, o projecto Loureiro foi considerado excessivamente ambicioso e foi ficando “tacitamente” esquecido e, dessa forma, proteladas, mais uma vez, as necessárias e desejadas obras de desassoreamento e beneficiação do Porto de Macau.

Volvidos onze anos, em 1895, em conferência havida na Sociedade de Geografia de Lisboa,

Adolfo Loureiro abordou de novo, publicamente, o seu denegado projecto de obras. Produziu então controversas declarações, ao expor uma análise política e económica do problema, no decorrer da qual disse que aquando da elaboração do seu trabalho havia tido o cuidado de não projectar para Macau “um d’esses portos modernos, frequentados por navios colossais” não somente pelos desmedidos custos que um tal empreendimento comportaria, mas também porque se tal acontecesse como realidade executada, “isso seria um golpe na prosperidade de Hong Kong, que os ingleses não perdoariam, e de cujos prejuízos saberiam indemnizar-se largamente à nossa custa.”<sup>15</sup> E explica que se fosse possível dotar Macau de um porto de mar bem equipado, abrigado e de águas profundas, mantendo a sua condição de porto franco e gozando do favorecimento do Celeste Império, então seria factum consumado que os navios que demandavam Hong Kong deixariam de o fazer. Por este conjunto de razões, disse, o seu projecto cingiu-se tão somente ao objectivo de tornar o porto “acessível e praticável às maiores embarcações chinesas e aos vapores e navios de transportes (...)”.<sup>16</sup>

Do discurso de Loureiro, poder-se-ia concluir, numa primeira análise, que não obstante as preocupações de sobriedade vertidas no seu plano de obras, o custo das mesmas havia-se revelado, ainda assim, incomportável para os recursos financeiros da nação lusa. Mas note-se que as suas palavras revelam sobretudo um cuidado especial – dir-se-ia mesmo subserviente – no sentido de não ofender ou molestar os interesses económicos britânicos na zona, precaução que se enquadra perfeitamente na dependência do Portugal de então em relação ao colosso económico e marítimo que era, ao tempo, a Inglaterra. Acrescentando complexidade a este cenário, já de si suficientemente complexo, havia, como sempre houvera, uma intensa polémica em torno destas obras, afinal a mesma polémica que se fora gerando e instalando, ao longo dos tempos, em torno de todo e qualquer projecto de obras do Porto de Macau. Como o próprio Loureiro

## HISTORIOGRAFIA

afirma, havia-se espalhado a “lenda ou a ideia falsa que só das dragagens dependia o melhoramento do porto e que a elas se reduzia tudo quanto havia a fazer”. E, neste passo, o mais grave era o facto de esta tese ser defendida mesmo por aqueles que sabiam, ou tinham obrigação de saber, que não se construía portos só com dragagens.<sup>17</sup> Juntava-se a tudo isto ainda a opinião oca e não fundamentada dos que falavam do tema sem o conhecer, sendo tal uma inconveniência que se arrastou por muito no tempo. Disso mesmo dá conta um jornal de Macau, *A Pátria*, em artigo publicado no ano de 1924, no qual designadamente se afirma que “as obras do porto têm sido combatidas por indivíduos que nunca lá puseram os pés e, portanto, ignoram quanto se tem trabalhado e o que se tem feito (...)”.<sup>18</sup>

Esta opiniosidade intoxicante não deixou, ela própria, de se constituir como elemento fator de indefinições, de condicionamentos e, enfim, de embaraços, quanto a uma necessária e apropriada linha de tomada de decisões por parte dos poderes instituídos, revelando-se assim como mais um entrave à concretização de soluções apropriadas. Por outro lado, também não deixou de ser pretexto para os governos de Lisboa, sobretudo no período monárquico, se eximirem a custos com a colónia de Macau.

Em 1891 ainda se produziu entre a população macaense um movimento cívico em favor do projecto do Eng<sup>o</sup>. Adolfo Loureiro, no contexto do qual foi enviado ao Rei de Portugal uma petição com 951 assinaturas, sendo aí requerido o começo imediato das obras do porto em concordância com o que se preceituava naquele mesmo projecto. No cumprimento das suas obrigações constitucionais, o soberano remeteu o assunto para o seu governo. Note-se, porém, que por esta data, vivia-se em Portugal uma grave crise financeira e económica, com declaração de bancarrota parcial, encerramento de empresas, desemprego, emigração, situação que ficou historicamente conhecida por *Crise de 1890-1892*. Ora se até então, pelas razões apontadas, não houvera remédios para os males do Porto de Macau, agora ainda o haveria

menos, face a uma muitíssimo periclitante conjuntura financeira. Ficou, pois, sem resposta a petição dos macaenses e assim ficou igualmente o estado calamitoso do seu porto de mar. Recorde-se, a propósito, que em 1902, na sequência da chamada *Revolta dos Boxers*, foi decidido o reforço da guarnição militar de Macau, sendo que o navio *África*, carregado com tropas e material bélico, teve que fundear a cerca de 20 milhas de Macau. O incidente, revelando-se de extrema perigosidade para o desembarque de homens e de equipamentos, levantou uma justa indignação na colónia e foi objecto de uma reclamação enérgica feita pelo Leal Senado e dirigida ao governo de Lisboa.

Em 1903, porém, o Governo Regenerador de Hintze Ribeiro deliberou fazer obras no Porto de Macau, considerando para o efeito o projecto Loureiro, mas adaptando-o às circunstâncias e possibilidades, à data, vigentes. Dessa adaptação foi encarregue o Director das Obras Públicas de Macau, Engenheiro Augusto César de Abreu Nunes. Saiu então a lume uma versão bastante reduzida da proposta de Loureiro, que sobretudo apontava para dragagens de pouca profundidade na boca de abrigo da Praia Grande e junto ao cais do Porto Interior. Tratava-se apenas de um pequeno melhoramento, sendo que, no entanto, o plano de obras foi aprovado e por decreto de Setembro de 1904, foi a sua execução autorizada. Tudo indicava que, desta vez, algo, pouco que fosse, se faria, mas, em Outubro caiu o gabinete ministerial, sendo substituído por um outro do partido progressista, chefiado por José Luciano de Castro. Como era hábito nesses tempos portugueses, foi feita «tábua rasa» dos planos e intenções da governação anterior.

Entrado o ano de 1905, constituiu-se uma Comissão Técnica sob a chefia do general e engenheiro José Emílio de Sant’anna da Cunha Castel-Branco<sup>19</sup> com a responsabilidade de em Macau inspeccionar as obras públicas, estudar a situação do porto e gizar um projecto que lograsse a sua reabilitação. Os estudos, mormente investigações geodésicas e pesquisas hidrográficas, foram feitos, mas nesse ínterim o general

## HISTORIOGRAPHY

Castel-Branco adoeceu e tudo ficou parado. O projecto Castel-Branco somente viria a ser publicamente conhecido em 1913, com a publicação de um pequeno livro com o título *Projecto de Obras a Executar no Porto de Macau*. O documento, contrariando as propostas de Loureiro, contemplava a edificação de um molhe, ligando a Pedra de Areca ao extremo sul da península (Ponta da Barra), passando o acesso ao porto a ser feito pelo norte da Taipa. Para além da edificação desta estrutura, recomenda intensivos trabalhos de dragagem nas águas do porto, por forma a permitir a navegação de embarcações de grande calado. O projecto foi considerado irrealizável, não só pela sua apresentação algo extemporânea, mas igualmente pela sua envergadura e respectivos custos.

Numa tentativa de fazer face ao contratempo causado pela doença do general Castel-Branco, foi, em 1908, cometida ao coronel e engenheiro Vasconcellos Porto a incumbência de analisar a situação entretanto criada e, com base nos estudos anteriormente feitos,

elaborar e apresentar as propostas que, da sua análise, resultassem como mais convenientes e apropriadas. Para este trabalho, Vasconcellos Porto não se deslocou a Macau, gizando em Lisboa um plano de obras que contemplava dragagens no Porto Interior até 3 metros de profundidade abaixo do zero hidrográfico (ZH); a abertura de uma avenida marginal; a possibilidade de uma via-férrea até ao cais; e investimento em melhor sinalização no canal da Rada. Nas suas considerações, a documentação que produziu continha o parecer de que, tendo em conta as capacidades financeiras do país, dever-se-ia abandonar qualquer projecto de criação de um porto profundo e moderno e bem assim ficar-se por benfeitorias de custos mais reduzidos, mas que, em todo o caso, proporcionassem melhorias sensíveis das condições de navegabilidade. Em poucas palavras, seria, pois, um «remendo» de duvidosa eficácia.

Ao serem conhecidas em Macau, as propostas de Vasconcellos Porto foram as mesmas severamente contestadas pelo Director das Obras Públicas da



Praia Grande em 1900. In Boletim Oficial de Macau. MO/AH/ICON/MTL/MO/002.

## HISTORIOGRAFIA

colónia, Engenheiro Miranda Guedes.<sup>20</sup> Profundo conhecedor dos problemas da colónia, Miranda Guedes elaborou, ele próprio, um projecto alternativo ao de Vasconcellos Porto, projecto este que, na sua essência, era subsidiário do projecto Castel-Branco, em que, de resto, o autor havia colaborado. Apontava sobretudo para grande esforço de dragagem, para beneficiações de monta nos cais de acostagem e nas docas e, à semelhança do projecto Loureiro, para a construção de um ancoradouro de águas profundas, idêntico anteporto, este porém a sul da Ilha de Coloane. Todavia, à semelhança dos anteriores e decerto por razões similares, também este projecto não iria além do papel.

Com o advento da República em Portugal, foi empossado no cargo de Governador de Macau o Segundo Tenente da Armada Portuguesa, Álvaro de Mello Machado. Logo em 1911, o primeiro governador da era republicana propôs a Lisboa a dragagem do canal norte, junto à Ponta da Barra, com o sentido de este vir a ser a principal via de acesso ao Porto Interior. De Lisboa recebeu autorização para proceder a dragagens, mas fazê-las de conformidade com os estudos anteriores, nomeadamente os de Adolfo Loureiro, ou seja, no canal a sul da Rada e banco Malau-Chau. Contrariando as instruções recebidas, Machado mandou proceder a dragagens no canal norte da Rada, dando os trabalhos de empreitada a uma empresa de Hong-Kong. O canal ficou de novo navegável, mas a desobediência às ordens de Lisboa não deixou de ter consequências, no concreto um inquérito à sua actuação e a sua posterior exoneração do cargo de Governador da Colónia, logo em Julho de 1912. Da parte de Mello Machado ficava o sinal de uma intenção voluntariosa de dar combate a uma inanição anterior. A tal ilação conduzem também as suas próprias palavras:

*Até 1911 o porto de Macau esteve esperando pelas projectadas obras, como n'outros tempos se esperava por el-rei D. Sebastião, nada mais conseguindo do que gastar dinheiro com enge-*

*nheiros, com material velho e quase inútil, ou novo sem aplicação para justificar a presença de pessoal técnico e as elevadas despesas a que conduzia. (...)* (grafia actualizada).<sup>21</sup>

Em 1914, foi nomeado Governador de Macau o capitão-tenente José Carlos da Maia, herói da Revolução de 5 de Outubro de 1910 e figura política com algum peso na República Portuguesa. Maia assumiu o cargo a 11 de Junho desse ano de 1914, justo no decorrer de uma situação internacional particularmente difícil: a eminência da eclosão da *Primeira Guerra Mundial* e o período de instabilidade política que a então jovem República China atravessava. A governação de Carlos da Maia revelou-se controversa: por um lado, medidas de inegável valor e proveito para a colónia, por outro lado, tomadas de decisão de duvidosa eficiência e defesa de empreendimentos que não se revelaram exequíveis. Como, acertadamente, disse Luís Cunha, “ficaria para a História por boas e más razões”.<sup>22</sup>

No que respeita às obras do porto, Maia entendeu por bem fazê-las por administração directa e, para o efeito, mandou adquirir em Singapura uma draga já ali usada em trabalhos portuários. Ambas as decisões seriam severamente censuradas pelo deputado por Macau, Velinho Correia, com a argumentação de, quanto à primeira, todos os estudos anteriores apontarem o regime de empreitada como mais viável e mais económico e, quanto à segunda, de ter sido um erro crasso porque teria sido possível, por preço aproximado, comprar ao Japão uma draga nova, concebida e construída propositadamente para as necessidades e especificidades das obras do Porto de Macau, para o que, aliás, tinha sido aberto concurso público, tendo o mesmo sido ganho justamente por uma empresa japonesa, a *Osaka Iron Works*.

O rol de acusações formulado por Velinho Correia na Câmara de Deputados da República Portuguesa era bastante extenso, nele sobressaindo a compra, em seu entender abusiva, de demais equipamento - rebocadores, vagões, rails,

## HISTORIOGRAPHY

locomotivas, caldeiras, guinchos – tudo com “fartas despesas”, sem que para tanto tivesse sido obtida a necessária autorização do Ministério das Colónias, somando-se a isto o desrespeito, em fase de execução de obras, pelos planos então superiormente aceites e aprovados. Nas suas palavras: “Fazem-se aterros e dragagens para se fazer alguma coisa, para se coonestar a existência do material e do pessoal, mas sem respeito pelo projecto e sem qualquer orientação defensável”.<sup>23</sup>

Em defesa de José Carlos da Maia, interveio no Parlamento o Ministro das Colónias, Ernesto de Vilhena, começando por agradecer a longa exposição de Velhinho Correia, mas considerando, em seguimento, que a actuação do Governador de Macau se havia pautado por “zelo e absoluta isenção” e se bem que orientada por critérios discutíveis eram, ainda assim, esses os que teriam de ser usados, tendo em conta as “circunstâncias de momento”.<sup>24</sup> Na opinião do Ministro, a governação de Carlos da Maia somente havia pecado, no atinente às obras do porto, pela ausência de envio de relatórios quanto ao curso dos trabalhos. Já na réplica dada pelos deputados Vasconcelos e Sá e Tamagnini Barbosa (este último um filho de Macau) foram as acusações feitas a Carlos da Maia contestadas de forma mais sistemática. Assim:

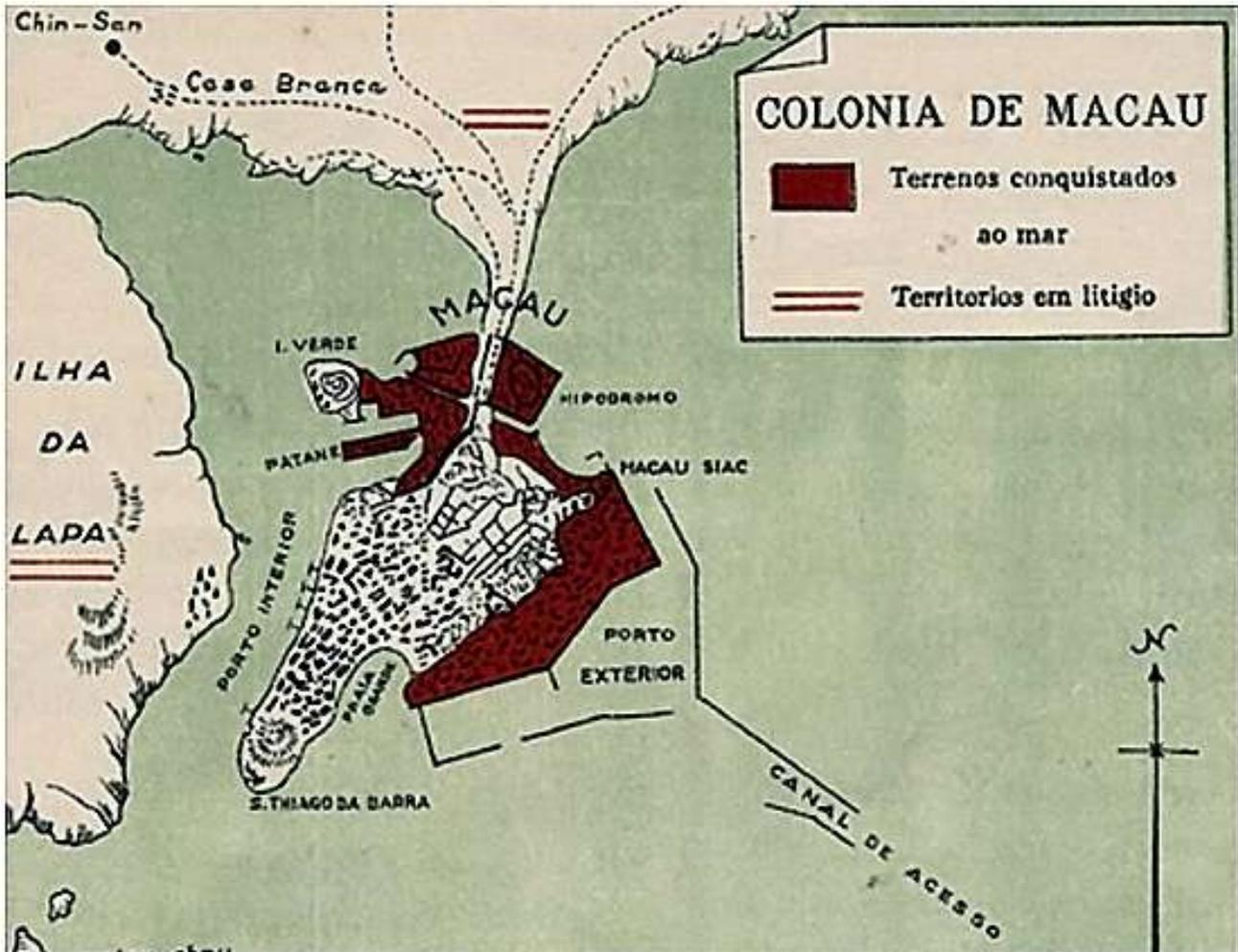
No tocante à empreitada, embora este regime se mostrasse consagrado em projectos anteriores, a verdade é que os tempos haviam mudado e agora, escasseando a mão-de-obra por força de um mundo em guerra, tal regime não se mostrara viável. Com referência à draga de Singapura, foi dito que a compra havia sido discutida no seio do Conselho dos Portos, sendo aí unanimemente aprovada, conforme Acta nº 42. No que respeitava à aquisição de outros materiais e equipamentos, essa aquisição havia sido também objecto de deliberação unânime por parte do mesmo Conselho, isso após o equipamento em questão ter sido examinado e aprovado por pessoal técnico. Por fim, quanto a obras efectuadas, o certo era que, no concreto, as acusações de Velhinho Correia incidiam sobretudo na questão de as

lamas e lodos das dragagens serem depositados na Areia Preta e não no norte da Ilha Verde conforme projecto. Explicaram os deputados intervenientes - Vasconcelos e Sá e Tamagnini Barbosa - que tal aconteceu somente em parte e assim foi porque a este local (Ilha Verde) já somente podiam chegar as pequenas embarcações, ficando os batelões forçados a alijarem as suas cargas na Areia Preta ou no alto mar.<sup>25</sup>

Independentemente dos bons, dos maus ou dos possíveis actos de administração de José Carlos da Maia, a ideia que sobressai do que imediatamente atrás se deixa escrito é a da forte politização da questão das obras do Porto de Macau. O assunto deu corpo a discussões acesas que se arrastaram por várias sessões no Parlamento da *Primeira República Portuguesa*, sem que daí saísse, afinal, qualquer contributo válido para a resolução da problemática em causa. Em boa verdade, as delongas havidas durante o regime monárquico, continuavam agora, *mutatis mutandis*, na República, em episódios que se inseriam, perfeitamente, num entrecho vasto e antigo de propósitos, ideias, projectos, planos, discussões, inércias governamentais, tudo isso, enfim, aparentemente animado por boas-intenções de solucionar a gravíssima situação do Porto de Macau, mas, não obstante tanta azáfama, os resultados práticos alcançados eram, até então, bem menos que modestos. No caso ora em apreço, pese embora o facto de serem polémicas as decisões e posturas de José Carlos da Maia, haverá que reconhecer a sua coragem e firmeza em afrontar opiniões e imobilismos históricos e, nesse propósito, promover a imediata aquisição de navios, máquinas e equipamento para as obras do porto. Todos esses materiais e máquinas foram usados em dragagens e aterros e outros trabalhos durante e depois do seu consulado, provando-se assim que as suas compras não foram destituídas de utilidade, como em alguns círculos se pretendeu.

Em 1918, por impulso do então Ministro das Colónias, João Tamagnini Barbosa, foi criado um organismo estatal, a *Missão de Melhoramentos dos Portos de Macau*, com a finalidade de, como a denominação

HISTORIOGRAFIA



Mapa de Macau em 1929 – terrenos conquistados ao mar. In Mapas de Macau. Disponível em <https://nenotavaicontra.wordpress.com/category/mapas-de-macau/page/5/>.

indica, estudar e planear a reabilitação dos portos de Macau. A chefia da novel instituição foi cometida ao vice-almirante e engenheiro hidrógrafo, Hugo Carvalho de Lacerda Castelo Branco, o qual tomou posse do cargo em Dezembro de 1918. Para os fins em vista, foi adoptado o plano Castel Branco com algumas modificações, feitas estas sobretudo com o intuito de evitar discórdias com a China quanto a limites administrativos. As obras reiniciaram-se em Abril de 1919, com dragagens e aterros na baía de Patane e na praia da Areia Preta, mas logo tiveram que ser interrompidas, justamente porque as autoridades chinesas contestaram, de imediato, a execução de

aterros a norte da Ilha Verde. Note-se que os incidentes somente aconteceram porque as partes em conflito nunca conseguiram, ao longo dos tempos, definir fronteiras com precisão. Felizmente, prevaleceu o sentido negociador e o bom senso suficiente para que as divergências nunca fossem além do âmbito diplomático.

Na conjuntura que se gerou, Lacerda pediu dispensa do cargo que havia assumido e regressou à metrópole. Pesaram nesta decisão não só o impasse que se havia criado com os mencionados incidentes fronteiriços, mas também, e sobretudo, a circunstância de ter sido produzida então uma

disposição administrativa nos termos da qual deixava de ser autónoma a Missão de Melhoramentos do Porto, passando a estar conexas com a Repartição das Obras Públicas de Macau. A breve trecho, porém, foi revogada esta disposição e Lacerda convidado a reassumir a direcção das obras do porto, convite que aceitou, dando-se o seu regresso a Macau em Maio de 1920.

### O Porto Exterior

O retorno de Hugo de Lacerda marcou uma importante viragem no seio da Missão de Melhoramentos, posto que passou-se a encarar com consistência a hipótese de se construir um porto novo para navios de médio e grande calado na Rada, ou seja, na costa oriental da península. A ideia anunciada de construção de raiz de um porto exterior foi, de uma forma geral, recebida com agrado e até com entusiasmo. Assim a aceitaram as autoridades na matéria, as instâncias do poder e a opinião pública, considerando esta opção como mais vantajosa quando comparada com trabalhos de fundo no Porto Interior, dispendiosos estes e, sobretudo, com resultados de incerta eficácia e durabilidade. Por outro lado, a circunstância de, entretanto, se ter alcançado um acordo com Cantão, tanto quanto às obras do Porto Interior como quanto a obras na Rada, proporcionava a garantia de que tudo isso poderia ter um curso pacífico, garantia essa que, de algum modo, vinha cimentar um pouco mais ainda esse desejo de aquisição de um novo porto. Sob este novo prisma, o Porto Interior seria melhorado, mas ficaria sempre reservado para embarcações de menor porte, de pesca e de navegação de cabotagem.

Viveu-se então em Macau um tempo esperançoso, assente na ideia de que se iria, por fim, recuperar brilhos antigos e entrar numa era de modernização, de prosperidade e de desenvolvimento. Pensava-se que um novo porto de mar onde pudessem atracar as grandes embarcações de longo curso faria de Macau o terminal marítimo mais vantajoso e mais natural para o comércio com a China, dada a contiguidade com a

rede fluvial que atravessa o sul daquele grande país e que facilita o acesso ao seu interior. A completar todo este cenário surgia mais viva a possibilidade, já antes vislumbrada, de se construir uma via férrea, ligando Macau a Cantão.

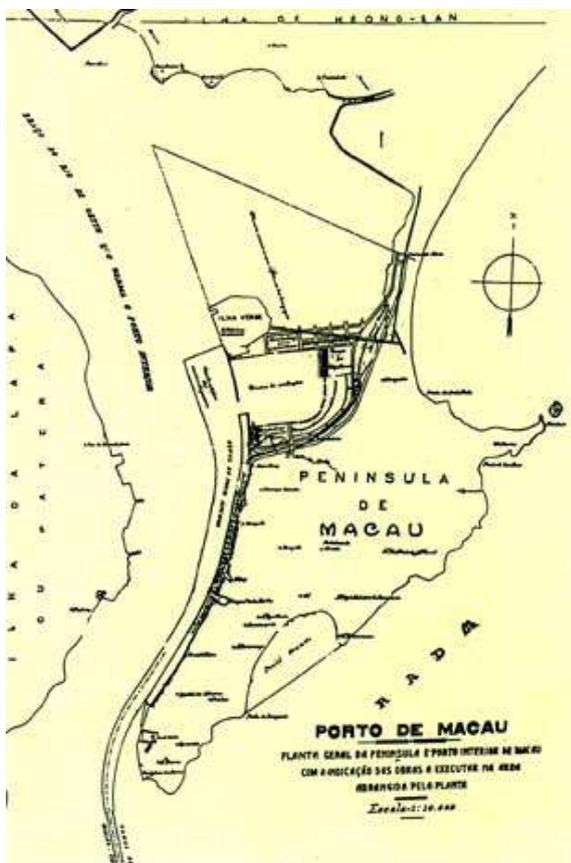
Animou-se a imprensa com as possibilidades que se abriam, mas surgiram também, e mais uma vez, os detractores, os que levantavam a voz contra este projecto, quer pelos custos do mesmo, quer por entenderem e afirmarem que o progresso da colónia não podia provir das «pedras» de um porto exterior. A este respeito, Lacerda fala em “onda de descrédito” e da necessidade de se combater essa “corrente nociva” com a divulgação de informação apropriada e de estudos quanto a réditos futuros de tráfego e de passageiros”.<sup>26</sup>

Em todo o caso, prosseguiam as diligências e os trabalhos, mas enquanto as dragagens no Patane e os aterros na Areia Preta seguiam com regularidade, as obras do porto artificial na Rada, ainda que rapidamente aprovadas, tanto pelo Governo de Macau como pelo Ministério das Colónias, ficaram esperando a elaboração e aprovação do respectivo projecto, bem assim como a sua colocação a concurso entre cinco companhias construtoras. A adjudicação do empreendimento veio a ser feita a uma companhia holandesa, a Netherland Harbour Works (N. H. W.), pelo preço de seis milhões e quatrocentas e cinquenta e sete mil patacas.

Os primeiros trabalhos tiveram início em Maio de 1923 e consistiram em dragagens na zona do canal norte da Rada, com a pretensão de abrir rotas de acesso, sendo as terras retiradas do fundo do mar utilizadas em terraplanagens que iam aumentando para leste a linha de costa da península. Passado, porém, pouco tempo, constatou-se que novos envasamentos haviam, praticamente, recomposto os fundos então dragados.<sup>27</sup>

A questão, eminentemente problemática, das vasas na Rada<sup>28</sup>, não tendo sido prevista em toda a sua dimensão, veio a revelar-se um sério contratempo, obrigando a segundas dragagens e mais investimento em estruturas de defesa, nomeadamente em mais dois molhes a juntar aos

## HISTORIOGRAFIA



Pormenor de "Porto de Macau - Planta Geral da Península e Porto Interior de Macau" com a Indicação das Obras a Executar na Área Abrangida pela Planta - Escala-1:10 000", segundo os estudos do General Castelo Branco, feitos em 1907. In *Revista de Cultura de Macau* N.ºs 38/39, II Série, Edição em Português - MACAU: UMA EXPERIÊNCIA DE URBANISMO ESTRATÉGICO E HIGIENISTA DOS FINAIS DO SÉC. XIX AOS COMEÇOS DO SÉC. XX, por José da Conceição Afonso.

dois já inscritos no plano inicial. Para maior agravamento da situação, depressa se verificou que os alicerces destas mesmas estruturas iam sendo socavados por correntes e regimes de mar. O facto gerava a inevitabilidade de mais obras adicionais de reforço dos molhes já erigidos ou a erigir e respectivas fundações.<sup>29</sup>

Todas estas adversidades impuseram ajustes nas condições contratuais com a construtora N. H. W., daí advindo negociações que não se mostraram fáceis, mas que foram conseguidas com naturais cedências. Neste particular, imperando a precaução de evitar que o acréscimo de despesas tornasse o projecto inoportuno, houve que aceitar a redução de algumas obras complementares, anteriormente previstas. Face a estas

contingências, foi alterado o plano inicial de obras - *Plano de Execução* -, passando a vigorar sob a forma de um outro plano - *Plano de Remodelação* -, este com maior ênfase na implementação de sistemas de defesa e de manutenção das condições de navegabilidade na zona de acesso ao canal da Rada.<sup>30</sup> Tratava-se de uma planificação de obras verdadeiramente diferente da inicial e embora Lacerda fizesse questão de afirmar que se tratava do mesmo plano com remodelações, o documento era, de um modo geral, visto como outro plano. De resto, até mesmo este remodelado plano foi sujeito, posteriormente, a novas remodelações.<sup>31</sup>

Em documento produzido em 1927, Hugo de Lacerda teceu algumas considerações sobre obras já feitas e a fazer. Segundo esse seu escrito, quanto ao Porto Interior encontravam-se já feitos importantes alargamentos no lado norte do cais marginal, estando também previsto o mesmo tipo de intervenção na zona sul do mesmo cais. A baía de Patane encontrava-se então dividida a meio por um través, estruturação esta que, em seu entender, proporcionaria maior segurança em situação de tempestade. Apoiados nesse través encontravam-se edificados um varadouro e uma doca seca para reparações. Na Ilha Verde haviam sido feitos importantes aterros, sendo que entre estes e os do Patane havia ficado desaterrada uma faixa onde se construiria o futuro canal de passagem entre o Porto Exterior e o Porto Interior.

Do lado exterior da península, os aterros feitos na Areia Preta haviam proporcionado um aumento de terrenos até às Portas do Cerco, terrenos esses em parte destinados a armazéns para materiais de dragagens, mas onde, entretanto, tinham sido criadas e inauguradas uma pista e instalações para corridas de cavalos. Nesse espaço conquistado ao mar haveria lugar para a estação de comboios de uma há muito sonhada linha férrea de ligação Macau - Cantão. Tal projecto nunca foi, contudo, além do sonho que idealmente o conformou.

Já em Macau-Seac, as ilhotas ali existentes tinham sido arrasadas com o fim de extrair pedra para construções. No chamado Porto Exterior, entre a

## HISTORIOGRAPHY

Praia Grande e Macau-Seac, encontravam-se erguidos, a leste e a sul, dois molhes quebra-mar e de abrigo. As dragagens já feitas permitiriam ao porto albergar até 12 navios de calado médio, ainda assim com limitações posto que teriam de aguardar sempre maré favorável.<sup>32</sup> Com o que se encontrava já então realizado, o Porto Exterior de Macau foi oficialmente inaugurado em 26 de Agosto de 1926.

Acerca de obras a efectuar, Lacerda fala de empreendimentos mais grandiosos inseridos num plano mais vasto aprovado pelo Conselho Técnico de Obras Públicas de Macau (CTOP). Nesse plano estariam contempladas várias realizações, avultando entre as mesmas o alargamento do Porto Exterior para a Areia Preta e para a Barra, a implantação de uma ilha artificial (Ilha da Rada) entre a ponta sul da península e a Taipa e ainda criação de um anteporto em águas profundas, entre a Taipa e Coloane.<sup>33</sup>

Ressalta das linhas escritas por Lacerda uma visão optimista, insere numa postura de valorização das obras até então feitas e das que, presuntivamente, se seguiriam. Essa sua postura torna-se mais explícita, quando mais à frente, neste seu escrito, considera que com o novo porto se “vão recompor as circunstâncias antigas, há só a esperar, pelo menos, o ressurgimento de passadas prosperidades”.<sup>34</sup> Mas, contrariando este seu optimismo, remata a sua exposição com as frases seguintes:

*O porto artificial deve poder começar a ser utilizado em menos de dois anos e o tempo voa...podendo dizer-se, a este respeito, que já se perdeu um ano! A falta de resolução sobre este importante assunto representa sérios obstáculos ao andamento de obras complementares, ao desenvolvimento comercial e industrial de Macau, e ao bom aproveitamento de seus novos terrenos conquistados ao mar.*<sup>35</sup>

Porquê esta mudança no seu exercício de avaliação das obras do porto? Seguramente porque, estando satisfeito e até orgulhoso com os resultados da primeira fase dos trabalhos, já em relação a obras planeadas para

posteriores intervenções mostrava a sua decepção face a um clima, entretanto instalado, de pouca vontade política de concretização dos seus projectos. Um testemunho deste clima é nos dado ver através de um artigo publicado em a *Seara Nova*, onde, a páginas 251 se pode ler o seguinte:

*[...] o porto de Macau, tal como o estão encaminhando, nada mais será que uma nova administração sem rendimento. (...) sabemos que a solidão do porto era objecto de humor a bordo de um navio de guerra, hóspede singular entre longos paredes. De vez em quando, em horas de boa disposição, um oficial gritava pela escotilha aos companheiros na câmara: «Lá vem um navio a entrar no porto». Todos sabiam já que era graça. Continua, pois, improdutivo o valioso capital aplicado por uma colónia de precárias e decrescentes receitas, e há quem nestas circunstâncias pense em ir por diante nas despesas [...].*<sup>36</sup>

De algum modo, a realidade justificava estas descrenças, posto que o esperado aumento de movimentos de mercadorias e de passageiros tardavam, com efeito, em aparecer. A Macau aportavam apenas pequenos barcos de pesca e outras embarcações de navegação costeira, sendo que os grandes navios continuavam a utilizar o Porto de Hong-Kong, indício claro de que a grande rede do comércio internacional ignorava o novo Porto de Macau. Não sem razão, posto que, apesar das intenções e dos esforços despendidos, muito dificilmente as condições do novo porto macaense poderiam competir com as do bem apetrechado Porto de Hong-Kong.

A verdade é que todos estes factores adversos contribuíam sobremaneira para que as próprias instâncias políticas e governamentais ficassem, também elas, contaminadas pela dúvida em relação aos projectos de futuras obras do Porto de Macau. E quanto a este aspecto, haverá ainda que ter em conta que, à data, Portugal vivia sob o regime político da *Ditadura*

## HISTORIOGRAFIA

*Militar* instalada após 28 de Maio de 1926. Tempo de autoritarismo, de grande confusão política, de grande inépcia governativa e, notadamente, de grande penúria e desorganização financeira.

Destarte prolongou-se a estagnação do projecto de construção do Porto Exterior, ficando defraudadas as esperanças e expectativas que nele haviam sido depositadas pela colónia. Era, quiçá, mais um episódio do extenso rol de incompreensões, incertezas e delongas que, desde sempre, preencheram a história dos portos de Macau.

### Conclusão

Pretendeu-se, ao longo das linhas anteriores, fazer uma exposição sucinta de alguns singulares traços da história dos portos de Macau, no âmbito de uma latitude temporal em que esses mesmos traços mais se fizeram notar e sentir. Desde as preocupações sentidas com o fenómeno constante do assoreamento até ao erguer das primeiras cristalizações indicativas da existência ou começo de existência de um Porto Exterior, passando por implicações e factos de natureza geográfica, geracional, política, social, governativa, financeira, profissional e técnica. Muitas foram as pessoas envolvidas, muitas as controvérsias geradas, muitos os problemas e muito poucas as capacidades para os resolver.

No início, toda a atenção e toda a azáfama se centrou no Porto Interior. Tinha chegado a um estado de assoreamento tal que somente entravam nele embarcações de pequeno porte. As propostas de solução foram aparecendo e muitas foram, mas nenhuma foi integralmente cumprida. As limitações financeiras pesaram decisivamente. A par disto apareceram algumas medidas avulsas, de iniciativa de governos da colónia, porventura esforços louváveis, mas de sucesso muito limitado, posto que não atacavam a origem ou origens do mal, desiderato esse, aliás, bem difícil de alcançar. Em todo o caso, após 1920, o Porto Interior foi sendo dotado de melhores e mais instalações portuárias, ao mesmo tempo que trabalhos de dragagem procuraram facilitar as vias de acesso.

A ideia de construção de um porto exterior quando surgiu pareceu ser a panaceia há muito esperada, mas após a execução da primeira fase do projecto, tudo ficou de novo parado, não havendo vontade política, nem disponibilidades financeiras para encetar as fases seguintes. Nunca, portanto, este porto serviu os propósitos para que foi, inicialmente, pensado e criado, isso apesar de ter vindo a ser objecto de algumas acções de beneficiação, mais acentuadamente após o final da Segunda Guerra Mundial e a partir dos anos 60. Estaria a visão do seu principal mentor, Almirante Lacerda, e dos que nisso o acompanharam, errada? É uma questão de difícil resposta!

O que fica bem patente é a inferioridade de Portugal perante a potência imperial que era então a Inglaterra, inferioridade em meios de actuação e em influência junto dos círculos do comércio internacional. Nesse contexto, seria muito difícil que o novo Porto de Macau pudesse guindar-se à posição de, como se chegou a idealizar, fazer concorrência ao porto britânico de Hong-Kong.

Mas nem tudo foi em vão! É, afinal, nos projectos e realizações de Lacerda que se situa a génese de uma posterior e continuada dinâmica de conquista de terra ao mar (aterros), de crescimento urbanístico, de criação de mais rodovias e de transformação do Porto Exterior em importante Terminal Marítimo de Passageiros. Tais feitos, revelando-se imensamente positivos, conduzem à conclusão de que, embora desvirtuados quanto aos seus fins, não foram de todo inúteis ou despendidos os esforços pioneiros em busca de uma então muito desejada proficuidade dos portos de Macau.

Sem receio de errar, pode-se tomar esta realidade como mais um exemplo da proverbial adaptação da colónia a circunstâncias impostas, tantas vezes transformando em vantagem o que, à partida, aparecia como dificuldade.

*Ad augusta per angusta.* **RC**

## NOTAS

- 1 Loureiro, Rui - *Em Busca das Origens de Macau*. Macau: Museu Marítimo de Macau, 1997, p. 27.
- 2 Cf. Zhiliang, Wu - “A tradição da cultura chinesa e o seu desenvolvimento em Macau”. In *Revista de Administração Pública de Macau* [Em Linha] n.º 70, vol. XVIII, 2005-4.º, p. 1412. [Consult. 12/07/2019]. Disponível em [https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004467](https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004467)
- 3 Vol. 69 da «Monografia Geral de Guangdong», de autoria de Guo Fei e datado do 30.º ano (1602) do Reinado de Wanli, citado por ZILLIANG, WU - “O ENCONTRO LUSO-CHINÊS EM MACAU”. In *Revista de Administração Pública de Macau* [Em Linha] n.º 33, vol. IX, 1996-3.º, p. 673 [Consult. 17/07/2019]. Disponível em [https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004075](https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004075)
- 4 Cf. Castelo Branco, Hugo Carvalho de Lacerda - *Memória sobre algumas opiniões referentes à necessidade de obras do porto. Aspectos financeiros e económicos gerais e das questões de navegação, indústria e comércio em Macau*. Macau, Tipografia do Orfanato, 1927, p. 3.
- 5 Demétrio Cinatti (1851-1921) Oficial da Armada Portuguesa, foi capitão do Porto de Macau, cargo que exerceu de 1880 a 1884, sendo então exonerado a seu pedido. Tendo optado pela carreira diplomática, foi cônsul de Portugal em Cantão de 1889 a 1894. O seu nome encontra-se perpetuado numa avenida de Macau.
- 6 Segundo Adolfo Loureiro (adiante identificado), esta exposição terá sido apresentada ao Governo Provincial de Macau em vinte de Julho de 1881.
- 7 Cf. Graça, Jorge - “URBANIZAÇÃO DE MACAU E O MAPA DE DEMÉTRIO CINATTI (1881) - Bem como as consequências adversas que lhe advieram devido à sua excelência”. In *Revista de Cultura de Macau* [Em Linha] n.º. 35/36, 2ª. Série, edição em português [Consult. 13/08/2019]. Disponível em <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30035/2020>
- 8 Cf. Loureiro, Adolfo Ferreira de - *O Porto de Macau / Anteprojecto para o seu Melhoramento*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1884, pp. 131 - 132.
- 9 *O MACAENSE - JORNAL POLITICO, LITTERARIO E NOTICIOSO* [Em Linha], n.º. 34 de 7 de Dezembro de 1882, 1ª. Página [Consult. 16/08/2019]. Disponível em <http://purl.pt/32529/2/>
- 10 *Ibidem*, n.º 45 de 22 de Fevereiro de 1883, 2.ª página.
- 11 *Ibidem*, 2.ª página.
- 12 Adolfo Ferreira de Loureiro (1836 – 1911), militar, engenheiro, escritor, poeta e político português. Membro do Partido Progressista, foi eleito deputado pelo Círculo de Macau, em 1890.
- 13 Cf. Loureiro - *Ob. Cit.*, pp. 89-92.
- 14 Idem, *ibidem*, p. 183.
- 15 Cf. Loureiro, Adolfo - *MACAU E O SEU PORTO - Conferência Feita na Sociedade de Geografia Na Sessão de 4 de Novembro de 1895*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1896, pp. 35-36.
- 16 Idem, *Ibidem*, 36.
- 17 Cf. Loureiro, *Ob. Cit.*, p. 37.
- 18 “A Pátria”. In “*Macau e o seu Porto Artificial- Através a Imprensa Portuguesa*”. Macau: Tip. Mercantil N.T. Fernandes e Filhos, 1924, p.20.
- 19 José Emílio Sant’ Anna da Cunha Castel-Branco (1849 -1920). Professor da Escola do Exército e engenheiro civil e hidráulico.
- 20 António Pinto de Miranda Guedes (1875-1937). Engenheiro Civil e de Minas. Em 1906 foi provido no lugar de Director das Obras Públicas de Macau, cargo em que permaneceu até 1914, com pequena interrupção em 1910.
- 21 Machado, Álvaro de Melo - “Coisas de Macau”. Lisboa: Livraria Ferreira, 1913, p. 54. Citado por GRAÇA, Jorge - *URBANIZAÇÃO DE MACAU E O MAPA DE DEMÉTRIO CINATTI (1881) bem como as consequências adversas que lhe advieram devido à sua excelência* [Em Linha]. Macau: Instituto Cultural de Macau, s.d. [Consult. 22/10/2019]. Disponível em <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30035/2020>
- 22 Cunha, Luís - “Macau entre Repúblicas: Nem Guerra, Nem Paz (1914-1918) ”. In *IDN Cadernos* [Em Linha], p. 97 [Consult. 22/10/2019]. Disponível em [https://www.academia.edu/40488917/Macau\\_entre\\_Rep%C3%BAblicas\\_Nem\\_Guerra\\_Nem\\_Paz\\_1914-1918\\_1](https://www.academia.edu/40488917/Macau_entre_Rep%C3%BAblicas_Nem_Guerra_Nem_Paz_1914-1918_1)
- 23 Cf. *Diário da Câmara dos Deputados* de 26/03/1917, pp. 34-41.
- 24 Cf. *Diário da Câmara dos Deputados, Sessão nº 72 de 28, 29 e 30 de Maio de 1917*, p. 13.
- 25 Cf. *Diário da Câmara de Deputados, Sessão nº 72 de 28, 29 e 30 de Maio de 1917*, pp. 22.
- 26 Cf. Castelo Branco - *Memória...*, 22.
- 27 Cf. Castelo Branco, Hugo C. de Lacerda - *MACAU E O SEU NOVO PORTO -Extracto do relatório dos principais serviços prestados desde Dezembro de 1918 a Março de 1927*. Separata dos n.ºs. 32 e 33 do Boletim da Agência Geral das Colónias. Lisboa: Agência Geral das Colónias, s.d., p. 47.
- 28 Hugo de Lacerda Castelo Branco fala mesmo de “um muito anormal envasamento” - Ver, deste autor, *Memória...*, p.32
- 29 Cf. Castelo Branco - *Macau e o Seu Novo Porto...*, 49.
- 30 Idem, *Ibidem*, pp. 48-50.
- 31 Cf. Castelo Branco - *Memória...*, pp. 31-32.
- 32 Cf. Castelo Branco - *Macau e o Seu Novo Porto*, p. p. 50-53.
- 33 Idem, *Ibidem*, pp. 56-57.
- 34 Idem, *Ibidem*, p.66.
- 35 Idem, *Ibidem*, p. 68.
- 36 Costa, Sebastião José da - “O Porto de Macau”. In: *Seara Nova* [Em Linha], n.º208, p. 251 [Consult. 13/12/2019]. Disponível em [http://ric.slhi.pt/Seara\\_Nova/numeros/?id=num\\_0000002177](http://ric.slhi.pt/Seara_Nova/numeros/?id=num_0000002177) Sebastião José da Costa (1883-1966). Oficial da Armada Portuguesa, foi chefe de gabinete do Governador de Macau, Rodrigo Rodrigues (1923-1925) e membro do Conselho Legislativo do Território.

## HISTORIOGRAFIA

### BIBLIOGRAFIA

#### Fontes:

- Castelo Branco, Hugo Carvalho de Lacerda - "MACAU E O SEU NOVO PORTO - Extracto do relatório dos principais serviços prestados desde Dezembro de 1918 a Março de 1927", Separata dos n.ºs. 32 e 33 do *Boletim da Agência Geral das Colónias*. Lisboa, Agência Geral das Colónias, s.d.
- Castelo Branco, Hugo Carvalho de Lacerda - *MEMÓRIA sobre algumas opiniões referentes à necessidade de obras do porto - Aspectos financeiros e económicos gerais e das questões de navegação, indústria e comércio em Macau*. Macau: Direcção das Obras dos Portos, 1927.
- Castelo Branco, Hugo Carvalho de Lacerda - *Apontamentos Gerais sobre as Obras do Porto de Macau - Acabamentos Indispensáveis e desenvolvimentos a recomendar quanto a obras e dragagens para serem apresentadas ao Conselho de Administração das Obras dos Portos*. Macau: Direcção das Obras dos Portos, 1927.
- Costa, Sebastião José da - "O PORTO DE MACAU". In: *Seara Nova* n.º. 208 de 10/04/1930, pp. 251-252.
- Diário da Câmara dos Deputados da Republica Portuguesa*.
- Loureiro, Adolfo Ferreira de - *O Porto de Macau - Anteprojecto para o seu melhoramento*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1884.
- Loureiro, Adolfo Ferreira de - *MACAU E O SEU PORTO, Conferência Feita Na Sociedade de Geografia, Sessão de 4 de Novembro de 1895*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.
- Macau e seu Porto artificial, Através a Imprensa Portuguesa* (Volume I). Macau: Tipografia Mercantil N. T. Fernandes e Filhos, 1924.

#### Textos Digitais

Afonso, José da Conceição - "MACAU: UMA EXPERIÊNCIA DE URBANISMO ESTRATÉGICO E HIGIENISTA DOS FINAIS DO SÉC. XIX AOS COMEÇOS DO SÉC. XX". In *RC - Revista de Cultura de Macau* [Em Linha], n.º 38/39 (II Série), Edição em Português [Consult. 20/07/2019]. Disponível em <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30038/2055>.

Branco, David Filipe Loureiro - "PORTUGAL E MACAU CHÃO HÁ" *Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais* [Em Linha]. Lisboa, Faculdades de Ciências e Humanas, Faculdade Nova de Lisboa, 2019. [Consult. 16/08/2019]. Disponível em <https://run.unl.pt/bitstream/10362/65410/1/PORTUGAL%20E%20MACAU%20QUE%20CH%C3%83O%20H%C3%81.pdf>.

Costa, Sebastião José da - "O Porto de Macau". In: *Seara Nova* [Em Linha], n.º208, p. 251 [Consult. 13/12/2019]. Disponível em [http://ric.slii.pt/Seara\\_Nova/numeros/?id=num\\_0000002177](http://ric.slii.pt/Seara_Nova/numeros/?id=num_0000002177).

#### Livros:

- Guedes, A. Pinto de Miranda - *Macau: as obras do porto e a politica chinesa*. Porto: Tip. Empreza Guedes, 1920.
- Loureiro, Rui - *Em Busca das Origens de Macau*. Macau: Museu Marítimo de Macau, 1997.
- Marques, A. H. de Oliveira (Direcção) - *História dos Portugueses no Extremo Oriente - 4.º. Volume, Macau e Timor no Período Republicano*. Lisboa: Fundação Oriente, Lisboa, 2003.
- Matos, Pedro Fragoso de - *Recordações do passado: ano novo China no porto interior de Macau*. Lisboa, Tipografia Minigráfica, 1986.
- Yin, Guangren - *Breve monografia de Macau*; versão anotada Zhao Chunchen; trad. e notas Jin Guo Ping; rev. científica Rui Manuel Loureiro. 1ª ed. Macau: Instituto Cultural do Governo da R.A.E. de Macau, 2009.

Cunha, Luís - "Macau entre Repúblicas: Nem Guerra, Nem Paz (1914-1918)". In *IDN Cadernos* [Em Linha], p. 97 [Consult. 22/10/2019]. Disponível em [https://www.academia.edu/40488917/Macau\\_entre\\_Rep%C3%BAblicas\\_Nem\\_Guerra\\_Nem\\_Paz\\_1914-1918\\_1](https://www.academia.edu/40488917/Macau_entre_Rep%C3%BAblicas_Nem_Guerra_Nem_Paz_1914-1918_1).

Goncalves, Arnaldo - "O Debate de 1911-1912 sobre o Modelo Político de Macau". In *Revista de Cultura de Macau* [Em Linha] n.º 40, 2011, pp 55-72. [Consult. 10/08/2019]. Disponível em [https://arnaldo-goncalves.com/pdf/portuguese/debate\\_1911-2.pdf](https://arnaldo-goncalves.com/pdf/portuguese/debate_1911-2.pdf).

Graça, Jorge - "URBANIZAÇÃO DE MACAU E O MAPA DE DEMÉTRIO CINATTI (1881) - Bem como as consequências adversas que lhe advieram devido à sua excelência". In *Revista de Cultura de Macau* [Em Linha] n.º. 35/36, 2ª. Série, edição em português [Consult. 13/08/2019]. Disponível em <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30035/2020>.

Haberzettl, PETER; PTAK, Roderich - “Macao and its harbour: projects planned and projects realized (1883-1927)”. In *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient* [Em Linha] Tomo 78, 1991. pp. 297-316. [Consult. 20/07/2019]. Disponível em [https://www.persee.fr/doc/befeo\\_0336-1519\\_1991\\_num\\_78\\_1\\_1781](https://www.persee.fr/doc/befeo_0336-1519_1991_num_78_1_1781).

Hin, Chan Ieng - *O Nanhai 1, as Rotas Marítimas da Seda, e Macau* [Em Linha], 2018. [Consult. 26/08/2019]. Disponível em [http://www.macaumuseum.gov.mo/w3PORT/w3MMsource/O\\_Nanhai\\_I.pdf](http://www.macaumuseum.gov.mo/w3PORT/w3MMsource/O_Nanhai_I.pdf).

Ian, Lo Cheong; SON, Vong Chau - “A construção do porto de águas profundas em Macau: algumas considerações”. In *Administração* [Em Linha] n.º 12, vol. IV, 1991-2.º, pp. 321-331 [Consult. 12/08/2019]. Disponível em [https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_003868](https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_003868).

*O MACAENSE - JORNAL POLITICO, LITTERARIO E NOTICIOSO* [Em Linha] [Consult. 16/08/2019]. Disponível em <http://purl.pt/32529/2/>.

Saldanha, António Vasconcelos de - “A “QUESTÃO DE MACAU” NA CONFERENCIA DE WASHINGTON (1921-22) Para a História da Política Externa Portuguesa do Século XXI”. In *Revista de Cultura de Macau* [Em Linha] n.º 22 (II Série), Edição em Português [Consult. 15/07/2019]. Disponível em <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30022/1776>.

Seabra, Leonor Diaz de; MANSO, Maria de Deus - “Macau e as Filipinas no século XVI-XIX: “A Rota Marítima da Seda”. In *Revista Dos Puntas* [Em Linha] Ano VIII - Nº 13 /2016, pp. 176-199. [Consult. 20/07/2019]. Disponível em [https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/19681/1/artigo\\_revista\\_pag176\\_199%20%282%29Macau.Filipinas.pdf](https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/19681/1/artigo_revista_pag176_199%20%282%29Macau.Filipinas.pdf).

Zhiliang, Wu - “A tradição da cultura chinesa e o seu desenvolvimento em Macau”. In *Revista de Administração Pública de Macau* [Em Linha] n.º 70, vol. XVIII, 2005-4.º, p. 1412. [Consult. 12/07/2019]. Disponível em [https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004467](https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004467).

Zilliang, WU - “O ENCONTRO LUSO-CHINÊS EM MACAU”. In *Revista de Administração Pública de Macau* [Em Linha] n.º 33, vol. IX, 1996-3.º, p. 673 [Consult. 17/07/2019]. Disponível em [https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM\\_004075](https://www.safp.gov.mo/safppt/download/WCM_004075).

