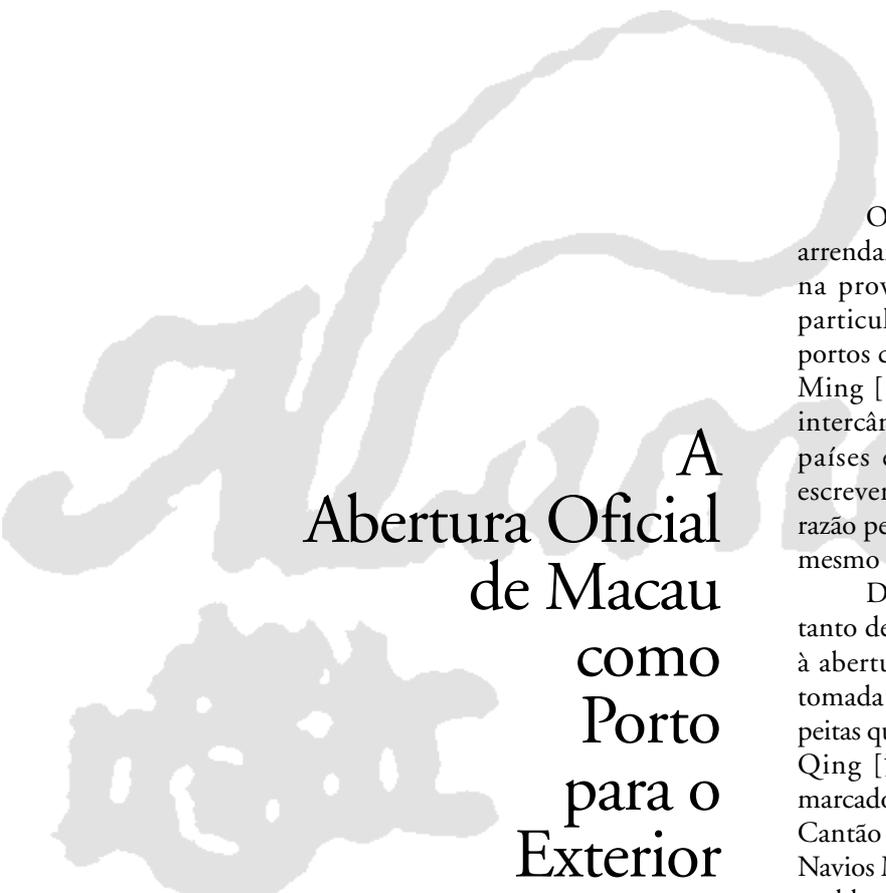


A FUNDAÇÃO DE MACAU

Pormenor de mapa da costa de Guangdong, incidindo na zona de Macau, 1606, da autoria de Gerard Mercator / Jodius Hondius.





A Abertura Oficial de Macau como Porto para o Exterior Um Contributo para o Apuramento dos Factos

SHI CUNLONG*

*[施存龙] Investigador do Instituto de Estudos Científicos dos Transportes Marítimos do Ministério dos Transportes da República Popular da China e estudioso da História dos Portos Chineses e da História das Relações Marítimas da China com o Exterior.

Researcher at the Ministry of Transport's Institute of Scientific Studies of the Water Maritime Transports, People's Republic of China and an expert on the History of Chinese Ports and the History of Maritime Relations between China and Abroad.

O primeiro porto comercial a ser dado em arrendamento a colonizadores europeus, Macau, sito na província de Guangdong [广东], China, teve particular importância na história da abertura dos portos chineses ao exterior nos períodos das dinastias Ming [明] e Qing [清], bem como na história do intercâmbio económico e cultural da China com os países estrangeiros, importância sobre a qual já escrevemos nos anos 80 uma extensa monografia,¹ razão pela qual, portanto, não nos propomos voltar ao mesmo tema.

Divergem, porém, as opiniões dos estudiosos, tanto dentro como fora da China, no que diz respeito à abertura do porto. Sobre o problema da causa da tomada da decisão de abertura, prevalece a versão das peitas que supostamente recebeu o chefe militar Huang Qing [黄庆]. Sobre a problemática que deve ter marcado a abertura, prevalece a versão da mudança de Cantão para Macau da sede da Superintendência dos Navios Mercantes [Shi Bo Si, 市舶司]. A respeito desse problema, publicámos um outro artigo intitulado “Um estudo sobre a suposta mudança de Cantão para Macau, durante a dinastia Ming, da Superintendência dos Navios Mercantes”, e é por isso que, em lugar de desenvolver aqui o tema, não o abordaremos senão como algo simplesmente secundário. Sobre a data da abertura, prevalece a versão do ano 14 do reinado do imperador Jia Jing [嘉靖] da dinastia Ming (1535), sustentando, porém, alguns estudiosos a versão de um período mesmo anterior à chegada dos portugueses a Guangdong e outros à dos primórdios da dinastia Qing.

Quanto aos destinatários da abertura, alguns estudiosos apontam para os portugueses exclusivamente, ao passo que outros consideram que o porto se abriu para mercadores de todos os países sem distinção, sendo os portugueses apenas os beneficiários finais *de facto*. Estes dois últimos problemas serão os que nos propomos abordar, sobretudo no respeitante à versão da data de 1535, que achamos errada, apesar da sua aceitação geral desde há mais de trezentos anos, versão que deve ser agora revista e rectificada.

VERSÕES HOJE ACEITES NA CHINA

A maioria dos textos chineses modernos sustenta que a abertura de Macau como porto data do ano 14 do reinado do imperador Jia Jing (1535). Ligando o tema ao problema dos destinatários, estas opiniões, por

A FUNDAÇÃO DE MACAU

sua vez, dividem-se em duas versões, sem excluir algumas outras, embora pontuais.

1.1- Versão da abertura por parte de Huang Qing em 1535 para os portugueses.

No livro *História da China Antiga* [*Zhongguo Gudai Shi*, 《中国古代史》], obra colectiva de historiadores da China continental, publicada nos anos 70, encontramos:

“Em 1535 (ano 14 do reinado do imperador Jia Jing), eles subornaram Huang Qing, chefe militar ao serviço da dinastia Ming, e conseguiram que se mudasse para Haojing [壕镜] a Superintendência dos Navios Mercantes, sediada a princípio em Cantão e que se mudara antes disso para Dianbai [电白].”²

“Haojing” era como se chamava Macau no período da dinastia Ming. Por “eles”, subentende-se os portugueses.

Numa nova edição de *História da Dinastia Ming* [*Ming Shi*, 《明史》] publicada nos anos 80, refere-se:

“No ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, os agressores portugueses subornaram o comandante-geral da província [Du Zhihui, 都指挥] e conseguiram a mudança para Haojing (Macau) da Superintendência dos Navios Mercantes.”³

No livro *Contos sobre a História da Dinastia de Ming* [*Ming Chao Shi Hua*, 《明朝史话》], publicado nos anos 80, escreve-se:

“No ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, os mercadores portugueses, subornando o chefe militar Huang Qing da dinastia Ming, conseguiram... a mudança para Haojing (Macau) da praça de comércio.”⁴

Na *Cronologia dos Factos Importantes da História da China* [*Zhongguo Lishi Dashi Nianbiao*, 《中国历史大事年表》], a versão é a seguinte:

“No ano 14 do reinado do imperador Jia Jing da dinastia Ming, abriu-se Haojing (Macau) como lugar de comércio com os portugueses.”⁵

Em *Macau nas suas Diversas Facetas* [*Aomen Mian Mian Guan*, 《澳门面面观》], encontramos:

“Os comerciantes piratas portugueses, pagando peitas a funcionários locais chineses, fizeram com que Macau fosse aberta em 1535 como porto de comércio.”⁶

As citações são feitas apenas de livros académicos sobre História Geral da China e sobre a História da dinastia Ming, para além de livros de informação

pública, sem contar referências, muito mais numerosas, que aparecem em jornais e revistas.

A mesma versão mantém-se em vários livros de referência publicados nos anos 90. No *Grande Dicionário Enciclopédico sobre Taiwan, Hong Kong e Macau* [*Tai Gang ao Baike da Cidian*, 《台港澳百科大辞典》], encontramos:

“Em 1535 (ano 14 do reinado do imperador Jia Jing), Huang Qing, comandante-geral de Qianshan [前山], província de Guangdong, recebeu peitas dos portugueses (...) e a Superintendência dos Navios Mercantes mudou-se para Macau, obtendo os portugueses... a troca de um imposto anual...”⁷

No *Dicionário da História das Relações Exteriores da China* [*Zhong Wai Guanxi Shi Cidian*, 《中外关系史辞典》], escreve-se:

“No ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, os mercadores portugueses, através de peitas a Huang Qing, obtiveram a permissão, a troco do pagamento anual à Corte imperial de um montante de 20 mil taéis de prata, para atracarem e comerciarem em Haojing (Macau).”⁸

Aqui, o que se menciona é, de facto, a abertura do porto, embora não se empregue esse termo.

1.2- Versão de que foi para os comerciantes de todos os países que Huang Qing abriu o porto.

Uma monografia publicada em Hong Kong em 1987, intitulada *História de Macau* [*Aomen Shi*, 《澳门史》], indica explicitamente:

“A abertura oficial do porto de Macau data de 1535 e tem como marca a mudança para lá, nesse mesmo ano, da Superintendência dos Navios Mercantes para a arrecadação dos impostos, facto que fez de Macau um importante porto do comércio exterior de Guangdong.”⁹

O mesmo autor repete idêntica versão num livro de igual natureza publicado na China continental no início da década de 90 e intitulada *Programa da História de Macau* [*Aomen Shi Gangyao*, 《澳门史纲要》]:

“A abertura oficial do porto de Macau data de 1535 (ano 14 do reinado do imperador Jia Jing), (...) O mandarim que fez com que se abrisse o porto comercial de Macau foi o comandante-geral Huang Qing.”¹⁰

Ainda mais explícito neste sentido é o livro *Tudo sobre Hong Kong e Macau* [*Gang Ao Daquan*, 《港澳大全》], obra colectiva dirigida pelo referido autor, na entrada “Abertura do Porto de Macau”:

“Os comerciantes de diversos países (...) subornaram Huang Qing, comandante-geral de

THE FOUNDING OF MACAU

Guangdong, para impulsionar a abertura do porto de Macau. Em 1535, a Superintendência dos Navios Mercantes (organismo oficial especializado na administração do comércio exterior) da dinastia Ming mudou-se para Macau, facto que assinalou a abertura do porto de Macau.”¹¹

Aspectos Gerais de Macau (ou Panorama de Macau) [Aomen Zong Lan, 《澳门总览》], redigido por autores locais, informa:

“Em 1535 foi mudada para Macau a Superintendência dos Navios Mercantes e foi permitida a atracação em Haojing dos navios mercantes estrangeiros, (...) tornando-se este porto o principal aberto para o exterior, nomeadamente para os países do Sudeste Asiático. A abertura de Macau como porto deve, pois, datar de 1535, por decisão do governo da dinastia Ming, e não de 1553, quando lá entraram os portugueses.”¹²

Em *Os 400 Anos de Macau* [Aomen Si Bai Nian, 《澳门四百年》], lemos:

“Basicamente pode concluir-se que Haojing foi aberto como porto em 1535 pelos mandarins de Guangdong, como porto marítimo para o comércio exterior.”¹³

Ainda mais categórica é a afirmação numa nota do livro, “De 1576 a 1577, ou seja, mais de 40 anos após a abertura de Haojing como porto.”¹⁴ A qual implica que foi em 1535 que Macau foi aberta como porto. A mesma versão sustentam-na também outros livros, embora de forma mais indirecta. Assim, em *Peripécias da Antiga Cidade de Guangzhou* [Gu Guangzhou Fengyun, 《古广州风云》], encontramos:

“Em 1535, o comandante Huang Qing, recebendo peitas dos ‘bárbaros’, (...) fez mudar-se o sítio de comércio exterior de Dianbai para Haojing’ao [濠镜澳], distrito de Xiangshan [Heong San, 香山], (...) obtendo assim os *fulangjis* [佛朗机; embora a designação se aplicasse aos caucasianos em geral, refere-se, no caso, aos portugueses] as longamente almejadas facilidades de atracação e comércio.”¹⁵

1.3- Versão de que foi Wang Chuo [王綽] que conseguiu em 1577 para os portugueses a abertura de Macau como porto.

O livro *Anotações e Revisões às Crónicas dos Fulangjis na História da Dinastia Ming* [Ming Shi Fulangji Zhuan Jian Zheng, 《明史·佛朗机传笺正》], publicado nos anos 80, considera erradamente o nome do mandarim subornado: em lugar de Huang

Qing, “devia ter sido Wang Chuo”. Sustenta, além disso, que os factos deviam ter acontecido mais tarde, durante o reinado do imperador Wan Li, versão essa que foi aceite no livro *Esboço de História da China* [Zhongguo Shigao, 《中国史稿》]:

“No ano 5 do reinado do imperador Wan Li [万

O Ming Shi enganou-se na data. Em lugar do ano 5 do reinado do imperador Wan Li, após o ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, ou seja, com 42 anos de antecedência, e o nome de Wang Chuo trocado por Huang Qing, donde a confusão que reina a respeito de quando e como é que os portugueses conseguiram infiltrar-se em Macau, território chinês, com os lapsos a passarem de autor em autor.

历) (1577) (...) os colonialistas portugueses subornaram Wang Chuo e exprimiram o desejo de ‘poderem atracar em um lugar próximo a troco do pagamento de um imposto anual’, desejo que foi consentido.”

O *Ming Shi* [História da Dinastia Ming] enganou-se na data. Em lugar do ano 5 do reinado do imperador Wan Li, após o ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, ou seja, com 42 anos de antecedência, e o nome de Wang Chuo trocado por Huang Qing, donde a confusão que reina a respeito de quando e como é que os colonialistas portugueses conseguiram infiltrar-se em Macau, território chinês, com os lapsos a passarem de autor em autor.¹⁶

Achamos que o livro referido também se engana,

A FUNDAÇÃO DE MACAU

Litoral Sudeste da China. Mapa de Gerard Mercator / Jodius Hondius, 1606.



THE FOUNDING OF MACAU

substituindo a antiga inexactidão por outra nova inexactidão, e que todas as versões mencionadas deveriam ser rectificadas, por serem irreais ou inverosímeis.

4) Outras versões de influência limitada:

Uma versão sustenta que, mesmo antes da vinda dos portugueses, isto é, antes de 1513, Macau já fora aberta como porto para os navios mercantes estrangeiros.

Outra versão, mais recente, considera que Macau não foi aberta como porto senão nos primeiros anos da dinastia Qing.

A estas duas versões, a de “mesmo antes” e a de “não... senão...”, também nos referiremos de passagem no presente estudo.

Foram os factos históricos efectivamente como os descrevem os textos de História? Não cremos. Passemos, pois, a uma serena análise do problema.

OS CONCEITOS DE COMÉRCIO INTERNACIONAL E DE ABERTURA DE PORTO

2.1- O que é um porto de comércio?

Segundo o *Dicionário Enciclopédico da Língua Chinesa* [*Ci Hai*, 《辞海》], trata-se de “uma área de comércio cuja abertura foi imposta a um país por uma potência imperialista. Geralmente, pode ser um ‘porto de comércio contratualmente aberto’, resultante de um tratado desigual; um ‘porto de comércio voluntariamente aberto’, resultante da aceitação duma sugestão imperialista, ou um ‘porto de comércio especial’, resultante da coacção imperialista (...)”. Tanto a definição geral como as específicas dos três tipos de portos têm um sentido tão estrito, e tão pouco científico e abrangente, que só são aplicáveis ao período histórico do imperialismo no mundo em geral e à História Moderna da China. Não houve, porventura, portos abertos para o comércio internacional antes dos tempos modernos? Os factos testemunham a sua existência, que, no caso da China, data mesmo de há dois mil anos, como foi o caso de Panyu [番禺], mencionado no livro *Crónicas Históricas* [*Shi Ji*, 《史记》], redigido durante os tempos da dinastia Han do Oeste [Xi Han, 西汉: 206 a.C.-220 d.C.].

O comércio entre um país e outro pode efectuar-se quer pelo transporte marítimo ou fluvial, quer pelo transporte terrestre. Antes, porém, do aparecimento dos caminhos-de-ferro e dos auto-camiões, o papel

principal correspondia aos portos marítimos, devido à enorme capacidade de carga e ao baixo frete dos navios, bem como à inexistência de barreiras nas águas oceânicas. As pontuais trocas terrestres nas fronteiras, apesar de se revestirem de carácter internacional, não chegavam para conferir ao sítio das trocas o estatuto de porto de comércio internacional, estatuto esse que é exclusivo dos portos marítimos ou fluviais abertos por autorização oficial do governo central (e no caso da sociedade feudal, da corte real ou imperial), para algum, alguns ou todos os países (ou tribos), de modo que os seus navios mercantes eram autorizados a trazer aqui as suas mercadorias e os seus súbditos a entrar e a sair para fins comerciais. Na China, pelo menos desde a dinastia Tang que tais portos eram administrados por funcionários ou organismos especializados nomeados pela corte imperial (como é o caso da Superintendência dos Navios Mercantes), ou pelas autoridades locais. Os portos estavam geralmente situados nas próprias cidades ou vilas. Há duas categorias de portos de comércio internacional: o local e o nacional.

Por abertura de um porto entende-se a declaração explícita, por parte dos órgãos de soberania e perante o mundo ou a nação, do início de ligações de navegação e de comércio de um ou de alguns portos ou cidades portuárias do país em causa com outro país determinado ou com todos os outros países. Os portos podem abrir-se em dois tipos diferentes de circunstâncias. Por um lado, pode tratar-se de um porto já existente para o comércio interior e que na sua evolução se torne porto de comércio também internacional, isto é, uma cidade comercial para a qual é agora declarada uma política de abertura para os contactos económicos com o exterior. Por outro lado, pode-se tratar de uma mera baía natural, com a sua faixa litoral não explorada ainda, mas que é agora declarada aberta. E este segundo caso pode dar-se de duas maneiras. Primeira, pode-se tratar de uma declaração de abertura para os mercadores estrangeiros só depois da construção, com esforço próprio, de cais, mercados e outras infra-estruturas. Segunda, pode a declaração de abertura anteceder a construção das infra-estruturas, utilizando os limitados recursos disponíveis, deixando que os navios estrangeiros ancorem sem cais e atraindo mercadores de diversas partes para irem construindo as infra-estruturas, paralelamente com o desenvolvimento das actividades comerciais. Da primeira maneira é que se abre a

A FUNDAÇÃO DE MACAU

maioria esmagadora dos portos.

A abertura pode ser oficial ou não. A marca essencial de uma abertura oficial é a autorização promulgada pelo governo central, a título de política de Estado já em vigor, como é, no caso da China, o que se passava desde a dinastia Tang [唐] com organismos especializados a funcionarem para isso, instituições que continuaram a vigorar durante a dinastia Ming. Por abertura não oficial entende-se uma decisão arbitrária de funcionários locais sem autorização central, ou uma autorização oficial, em casos pontuais, para a entrada temporária de determinados navios estrangeiros.

Levando em conta as circunstâncias específicas do período da dinastia Ming, é preciso, além do mais, esclarecer várias questões.

2.2- Diferença entre o comércio tributário e o comércio dos barcos mercantes estrangeiros.

Nos primórdios e meados da dinastia Ming (incluindo o reinado do imperador Jia Jing), o governo central (a Corte imperial) efectuava trocas de mercadorias com países tributários (Sião, Champá, Camboja, Shrivijaya, etc.) através de um comércio entre Estado e Estado e com navios tributários estrangeiros, os quais, com as embaixadas e os tributos materiais a bordo, eram autorizados a trazer, de passagem, certa quantidade de mercadorias a vender às autoridades oficiais chinesas ou em transacções públicas. Entretanto, os navios privados de indivíduos ou corporações estrangeiras eram proibidos de virem à China para fins comerciais. Ainda mais rigorosamente eram os súbditos chineses proibidos de viajarem, individual ou colectivamente, para países do ultramar e comerciarem lá. Os navios tributários estrangeiros eram capitaneados por embaixadores com estatuto diplomático e recebidos pelas autoridades de nível provincial. Na província de Guangdong, os embaixadores eram alojados por via de regra na pousada oficial da prefeitura de Cantão e suportados como hóspedes na sua viagem a Pequim [Beijing, 北京]. As mercadorias que traziam a bordo, excepto a pequena parte levada para Pequim, eram compradas e vendidas lá mesmo na cidade portuária, após o pagamento dos direitos de alfândega, e o dinheiro obtido nas vendas era gasto nas compras de mercadorias chinesas para a torna-viagem.

As actividades comerciais de navios mercantes privados estrangeiros no litoral chinês eram de facto

uma constante, apesar da política da corte imperial chinesa de não as favorecer. Isso porque, por um lado, os mercadores estrangeiros, perante os lucros fabulosos que podiam auferir através dos negócios na China, tomavam a liberdade de demandar a costa chinesa, sem se importarem com a permissão ou não das autoridades chinesas. Por outro lado, as autoridades locais de Guangdong estavam interessadas nas receitas financeiras que podiam obter deste comércio (na altura um imposto de vinte por cento em espécie). Livros de História falam de “ordenados mensais dos funcionários civis e militares de Guangdong, na maior parte, em forma de mercadorias dos bárbaros”. Num memorial apresentado ao imperador Jia Jing nos primeiros anos do reinado deste, Lin Fu [林富], governador da província de Guangdong [Guangdong Xun Fu, 广东巡抚], também dizia que “aqui em Guangdong a maior parte das despesas públicas e privadas dependem dos impostos comerciais”. Vê-se bem a dependência dos funcionários locais relativamente às receitas provenientes do comércio e, por conseguinte, a sua atitude favorável à vinda dos mercadores estrangeiros.

Por maioria de razão estava a população civil interessada na presença dos navios estrangeiros, porque assim podia ganhar a vida com o comércio exterior e os serviços de transporte. Estes navios, porém, eram objecto de um tratamento muito distinto do que recebiam os navios tributários oficiais. Ao invés de serem alvo da hospitalidade oficial, como eram estes últimos, eram revistados e vistoriados para serem comprovados como inofensivos para a segurança pública, e logo tinham de pagar os impostos de arcação destinados a ancoragens previstas, antes de poderem comerciar com os chineses. A vistoria, a arrecadação dos impostos, a supervisão e a vigilância de segurança estiveram durante algum tempo a cargo de funcionários da defesa marítima, em cooperação com a Superintendência dos Navios Mercantes, e mais tarde passaram a ser atribuições exclusivas dos primeiros e dos magistrados distritais. Os tributos que recebia a corte imperial da dinastia Ming e os produtos com que em retribuição ela presenteava os países tributários significavam uma espécie de troca em espécie entre Estado e Estado, que, embora denominado de “comércio” tributário, era de longe distinto do comércio internacional no sentido normal da palavra, e mais ainda do comércio privado. O que há 400 anos obtiveram os mercadores portugueses foi de facto outra

THE FOUNDING OF MACAU

coisa bem diferente do que pretendiam.

2.3- Diferença entre um porto aberto por autorização oficial do Estado (da Corte imperial) e um lugar temporariamente aberto para atracação e trocas por decisão circunstancial de funcionários locais, e a diferença entre um acto governamental e um acto pessoal deste ou daquele funcionário do governo.

Tinham autorização imperial todos os portos do litoral chinês oficialmente abertos durante a dinastia Ming para o “comércio tributário”. Aqueles que foram novamente abertos durante o reinado do imperador Jia Jing, após um período de interdição, eram Cantão [Guangzhou, 广州], província de Guangdong, Fuzhou [福州], província de Fujian [福建], e Ningbo [宁波], província de Zhejiang [浙江]. Os dois primeiros eram capitais de província.

Quanto ao terceiro, foi aberto por ser inavagável Hangzhou [杭州], a capital da província de Zhejiang. Temos, pois, os três portos oficialmente abertos para o comércio tributário. Ora, os pequenos atracadouros que, por razões acima referidas, ofereciam as autoridades locais de Guangdong aos navegantes estrangeiros (como eram as ilhas de Shangchuan [Sanchoão ou São João, 上川], Jiqi [鸡栖], Lang-bai [Brandura das Ondas, Lampacau, 浪白] e Haojing [濠镜]), que se chamavam na altura “yang’ao” [洋澳], eram portos não oficiais de comércio internacional. Em rigor, do ponto de vista da soberania do Estado chinês, a sua abertura era ilegal ou meramente circunstancial. Do ponto de vista, porém, dos navios estrangeiros, afigurava-se-lhes legal ou pelo menos semilegal a sua utilização, permitida como era pelas autoridades legais.

É necessário, porém, determinar se esta permissão era um acto de governo executado por um funcionário individual ou um simples acto pessoal deste por se ter deixado subornar. Por exemplo, a permissão que no ano 12 do reinado do imperador Jia Jing (1553) concedeu Wang Bo [汪柏], o subintendente marítimo [haidao fushi, 海道副使] de Guangdong, para os portugueses desembarcarem e porem a secar as suas mercadorias supostamente molhadas, foi ilegal antes, mas legal depois, após o começo do pagamento do “foro-do-chão”.

2.4- Diferença entre a abertura para todos os países e aquela que só favorece um determinado país.

Os pequenos atracadouros, incluindo Haojing, foram destacados naquela época pelas autoridades

chinesas na foz do Rio das Pérolas [Zhujiang, 珠江] para navios de todos os países, facto que fica evidenciado por inúmeros documentos da dinastia Ming. Macau permanecia como porto aberto a todos os países, quer antes quer depois do estabelecimento dos portugueses descrito nas *História da Dinastia Ming* – “Fulangjis” [“Fulangji Zhuan”, 《佛郎机传》]:

“Com a morte de Wan (isto é, Zhu Wan [朱纨], 1494-1549, que se suicidou por ser acusado de crueldade e excessos no combate aos portugueses em Zhejiang, ver abaixo. – N. do T.), ficou relaxada a interdição marítima, e os *fulangis* voltaram a agir insolente e impunemente nos mares. Aqueles que comerciavam na baía de Haojing, distrito Xiangshan, foram tão longe que se permitiram construir lá edifícios e muralhas (...). Dos nossos funcionários civis e militares, os menos dignos das suas atribuições pensavam mesmo que se tratava de um território estrangeiro. (...) Com o decorrer do tempo, vieram mais e mais, e as pessoas dos outros países, receosas da sua prepotência, preferiram ir-se embora, e a terra ficou ocupada exclusivamente por portugueses.”

Mesmo assim, do ponto de vista jurídico, Macau era ainda porto aberto para todos os países. Só no momento em que as autoridades de Guangdong começaram a aceitar oficialmente o foro-do-chão que lhes pagavam os portugueses é que a abertura mudou de destino, passando a ser exclusiva para os portugueses.

2.5- Diferença entre atracação e desembarque, de um lado, e a abertura de porto, de outro.

A fim de deixarem que os navios mercantes estrangeiros tivessem onde atracar e, entretanto, prevenirem actos dos donos e dos tripulantes desses navios atentatórios à soberania chinesa, protegendo ainda a população local das eventuais pilhagens (que eram, aliás, frequentes), as autoridades de Guangdong costumavam destacar pequenas baías ou enseadas mais ou menos remotas no estuário do Rio das Pérolas, entre as quais Shangchuan e Langbai’ao, paragens que eram pequenas povoações de pescadores ou conjuntos habitacionais temporários. Os tripulantes dormiam a bordo e as transacções efectuavam-se de navio a navio. Se bem que, mais tarde, alguns deles desembarcassem e montassem em terra firme barracas, onde se começavam a alojar e a expor e vender as suas mercadorias, esta postura começou de modo temporário. Uma vez finalizadas as transacções, iam-se embora, desmantelando as barracas ou trespassando-as a novos

A FUNDAÇÃO DE MACAU

mercadores recém-chegados. Alguns deles, tendo perdido a temporada das monções para a torna-viagem, eram obrigados a invernar nestes atracadouros. Daí que fossem chamados portos de comércio internacional. O litoral chinês de meados da dinastia Ming atravessava já a fase final da sociedade feudal, com o aparecimento de embriões do capitalismo, e os portos abertos para o comércio internacional estavam baseados em cidades já existentes. Um porto precisa de cais, balizas, equipamentos de salvação, armazéns; uma cidade precisa de estabelecimentos fixos e ambulantes, entre os quais correios, estaleiros, hotéis, restaurantes, mercearias, hospitais, farmácias, centros de diversões, bancos; são necessários também indivíduos tais como corretores, armazenistas, carregadores, barqueiros, tradutores e intérpretes, bem como funcionários oficiais para a administração dos barcos mercantes, para a segurança pública, para o notariado, para os processos civis, etc. É preciso, além dos mais, que haja legislação marítima e comercial. Nada disso tinham as baías e enseadas naturais da Época dos Reinos Beligerantes [Zhanguo Shiqi, 战国时期] (475-221 a.C.) e das dinastias Qin [秦] (221-206 a.C.) e Han [汉] (206 a.C.-220 d.C.).

CONTESTANDO A DATA DE 1535 DA ABERTURA DO PORTO DE MACAU

3.1- Não foi verdade a presença em Macau da Superintendência dos Navios Mercantes.

O suposto aparecimento em Macau, no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, da Superintendência dos Navios Mercantes, apontado no livro *Gang Ao Daquan* como marca da abertura de Macau como porto, não aconteceu nem naquele ano, nem nunca durante a dinastia Ming. As nossas razões são as seguintes:

Primeiro, já se verificou que o que se afirma nos livros modernos a respeito da suposta mudança de Cantão para o distrito de Dianbai [电白], prefeitura de Gaozhou [高州], e logo de Dianbai para Macau, da Superintendência dos Navios Mercantes, tem como fonte primitiva a seguinte passagem constante do livro *Ming Shi: Fulangji Zhuan*, livro redigido durante o reinado do imperador Kang Xi [康熙] da dinastia Qing: “Para a sua administração, instituiu-se em Cantão uma Superintendência dos Navios Mercantes. Durante o reinado do imperador Zheng De [正德],

mudou-se para o distrito de Dianbai, prefeitura de Gaozhou. No ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, o comandante Huang Qing, tendo recebido peitas, pediu autorização para mudá-la para Haojing.” Note-se que esta passagem, por sua vez, provém duma anotação à entrada “Sexto Mês do ano Primeiro do Reinado do Imperador Tian Qi [天启] (1621)” no Livro *Registo do Imperador Xi Zong [Xi Zong Shi Lu, 《熹宗实录》]*, redigido nos últimos anos da dinastia Ming, durante o reinado do imperador Chong Zhen [崇祯] (1628-1644). A anotação é como se segue:

“Os que traziam os tributos dos seus países entravam pela capital da província e comerciavam com a população local, pagando impostos à Superintendência dos Navios Mercantes, instituída para tal efeito. Durante o reinado do imperador Zheng De, porém, passaram a atracar ao distrito de Dianbai, prefeitura de Gaozhou, até ao ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, quando o comandante Huang Qiong, recebendo peitas, pediu e conseguiu a autorização para os bárbaros residirem em Haojing’ao.”

O texto não pode ser mais claro: indica que, a princípio, os navios mercantes estrangeiros demandavam o porto de Cantão, capital da província de Guangdong, e comerciavam lá com a população local, prática que se prolongou até ao período do reinado do imperador Zheng De, quando passaram a atracar ao distrito de Dianbai, prefeitura de Gaozhou. Foi no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing que os mercadores estrangeiros foram autorizados a residir em Macau. Ora, os autores da *História da Dinastia Ming* não souberam ser fiéis à fonte primitiva, e menos ainda corrigir os lapsos desta. Ao invés disso, acrescentaram novos lapsos. Além de substituírem o carácter “琼” [qiong] por “庆” [qing] ao transcreverem o nome da pessoa em causa e o carácter “壕” [hao] por “濠” (de igual pronúncia) no nome do lugar, tomaram erradamente a mudança de atracadouro por mudança da sede da Superintendência dos Navios Mercantes, para o distrito de Dianbai, e a autorização para os estrangeiros residirem em Macau por nova mudança da sede da Superintendência dos Navios Mercantes para este porto. Vê-se bem que há quem escreva baseando-se em fontes erradas e de segunda mão. Em segundo lugar, já foi apurado que a suposta mudança da Superintendência dos Navios Mercantes para o distrito de Dianbai, mencionada nas “Crónicas dos Fulangjis”,

THE FOUNDING OF MACAU

e a suposta mudança de atracadouro para o mesmo distrito, mencionada no *Registo de Xi Zong*, contém um erro de topónimo, sendo na realidade o lugar em causa Langbai, do distrito de Xiangshan, e não Dianbai (电白). Por isso, é impossível a Superintendência dos Navios Mercantes ter-se mudado de Cantão para Dianbai, e impossível, por conseguinte, a sua nova mudança de Dianbai para Macau. Quanto a Langbai (Lampacau), era uma paragem na altura considerada como “muito inóspita para longa estada” (Memorial de Pang Shangpeng ao imperador) e “terra muito

O suposto aparecimento em Macau, no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, da Superintendência dos Navios Mercantes, apontado no livro Gang Ao Daquan como marca da abertura de Macau como porto, não aconteceu nem naquele ano, nem nunca durante a dinastia Ming.

remota” (*Factos Novos de Guangdong*, *Guangdong Xin Yu*, 广东新语), uma paragem que nem sequer podiam demandar os navios estrangeiros que vinham à socapa, sendo absolutamente impossível que tivesse lá a sua sede uma repartição pública como a Superintendência dos Navios Mercantes. Em terceiro lugar, nem do livro *Xiangshan Xian Zhi* [*Crónica do Distrito de Xiangshan*, 《香山县志》], nem do livro *Crónica Geral de Guangdong* [*Guangdong Tong Zhi*, 广东通志], ambos do período do reinado do imperador Jia Jing, nem das crónicas locais relevantes dos tempos posteriores consta qualquer referência à suposta mudança de Cantão para Macau da Superintendência dos Navios Mercantes. Nem se encontra qualquer menção neste sentido em documentos redigidos por funcionários directamente responsáveis pelo assunto, documentos entre os quais a “Proposta de impor

respeito aos bárbaros de Haojing’ao”, apresentada no ano 43 do reinado do imperador Jia Jing por Pang Shan Peng [庞尚鹏], desembargador imperial [Yushi, 御史] de Guangdong, a “Proposta de impedir as viagens tributárias dos bárbaros de Macau” apresentada no ano 44 do reinado do mesmo imperador por Wu Guifang [吴桂芳], vice-rei de Guangdong e Guangxi [Liang Guang Zong Du, 两广总督], e a “Proposta de manter vigilância perante os Li e os Bárbaros de Macau”, apresentada no ano 41 do reinado do imperador Wan Li por Guo Shangbin [郭尚斌], secretário-adjunto de Estado [Gei Shi Zhong, 给事中]. Em quarto lugar, do livro *Mapas do Ultramar* [*Chou Hai Tu Bian*, 《筹海图编》], acabado de redigir no ano 41 do reinado do imperador Jia Jing, consta explicitamente que “a Superintendência dos Navios Mercantes tem a sua sede em Cantão”. O livro *Crónicas da Prefeitura de Guangzhou* [*Guangzhou-fu Zhi*, 《广州府志》] também fala da Superintendência dos Navios Mercantes estar sediada em Cantão, sem mencionar nada acerca da sua mudança para Dianbai, e logo para Macau.

No livro *Guangdong Tong Zhi*, compilado durante o reinado do imperador Jia Jing, vol. XXVIII, encontramos:

“A Superintendência dos Navios Mercantes da presente dinastia Ming tem a sua repartição sediada a um li (meio quilómetro) a sudoeste da capital da província, antigo local do Edifício de Mares e Montes do Pavilhão dos Barcos Mercantes da dinastia Song [宋].”

É possível que o autor registasse uma coisa inexistente sabendo que a Superintendência dos Navios Mercantes já não estava em Cantão?

3.2- Contradição com o que na realidade fizeram os portugueses estabelecendo portos coloniais na China.

No ano 4 do reinado do imperador Jia Jing (1526), os navios portugueses já navegavam arbitrariamente na baía de Shuangyu [双屿], formada pelas ilhas Liuheng [六横] e Fodu [佛肚], do arquipélago de Zhoushan [Zhoushan Qundao, 舟山群岛], pertencente à prefeitura de Ningbo, província de Zhejiang. No ano 19 do reinado do mesmo imperador (1540), alguns portugueses radicaram-se na ilha de Liuheng e começaram a fazer dela uma colónia, e no ano 22 do reinado do mesmo imperador intensificaram os seus esforços de colonização.

A FUNDAÇÃO DE MACAU

Segundo relata Mendes Pinto na sua *Peregrinação*, na ilha existia já uma colónia autónoma, com uma câmara municipal, sendo portugueses o prefeito, os juizes e os funcionários das finanças. Dos 3.000 ilhéus, 1.200 eram portugueses. Esta colónia só foi destruída numa ofensiva militar desfechada no ano 26 do reinado do imperador Jia Jing por Zhu Wan, então governador de Zhejiang. Vê-se bem que na altura a atenção dos mercadores portugueses estava fixada no porto que tinham construído às escondidas na baía de Shuangyu, onde a vigilância marítima chinesa era menos rigorosa do que no litoral de Guangdong. Só quando viram a impossibilidade de ficarem na baía de Shuangyu, da província de Zhejiang, ou no litoral da província de Fujian, é que optaram por voltar a Guangdong para, apresentando-se sob outra fisionomia e mudando de método, conseguirem lá um lugar onde pôr o pé.

3.3- Teriam os mercadores portugueses, porventura, de demandar à socapa a inóspita ilha de Shangchuan no ano 16, e mudar-se para Langbai'ao, outra paragem não menos inóspita, no ano 33 do reinado do imperador Jia Jing, se antes disso, no ano 14 do reinado do mesmo imperador, já tivessem conseguido a abertura oficial de Macau para eles?

Uma passagem do livro de Nicolas Trigault, *Histoire de l'Expédition Chrétienne au Royaume de la Chine*, citada no livro *História das Relações Sino-Portuguesas* [*Zhong Pu Waijiao Shi*, 《中葡外交史》] refere:

“Foi no ano 1537 (isto é, no ano 16 do reinado do imperador Jia Jing) que os portugueses voltaram a comerciar em Tun Men [Tamão, 屯門] (isto é, na foz do Rio das Pérolas). Na altura, porém, limitavam-se a trocas ocasionais na ilha de Shangchuan [Sanchoão, 上川] cujo nome Ocidental era a ilha de São João, (...) indo-se embora quando terminavam as trocas.”

A mesma fonte acrescenta:

“Foi no ano de 1549 (ano 28 do reinado do imperador Jia Jing) que os portugueses começaram a frequentar o porto de Langbai [Lampacau, 浪白], já que nesse ano aconteceu que 30 portugueses, escapando por um triz de Zhangzhou [漳州], chegaram lá e desembarcaram. No ano 1560 (ano 39 do reinado do imperador Jia Jing), já havia de 500 a 600 portugueses no porto de Langbai.¹⁷

Outra fonte ocidental indica que no mês de Dezembro de 1555 (ano 34 do reinado do imperador

Jia Jing) eram ainda visíveis barracas de moradia em Langbai'ao, onde invernavam cerca de 400 portugueses.¹⁸ O livro *Anotações de “Sobre Quatro Países Europeus na Crónica da Dinastia de Ming”* [*Ming Shi Ouzhou Si Guo Zhuan Zhushi*, 《明史欧洲四国传注释》] sustenta que “em 1554, ou seja, no ano 33 do reinado do imperador Jia Jing, a China destacou Langbai'ao como sítio de trocas comerciais para os *fulangis*”.¹⁹ Esta versão tem como fonte o livro de Anders Ljungstedt, *The Portuguese Settlements in China*, pág. 9:

“Em 1554, os funcionários chineses destacaram Langbai'ao como centro de trocas comerciais para os mercadores estrangeiros, fechando ao mesmo tempo a ilha de Shangchuan. Fechavam-na porque, segundo se dizia, existiam lá túmulos de chineses e se receava a ocupação da terra pelos mercadores estrangeiros. Aconteceu, além do mais, que lá atracaram então navios mercantes com destino ao Japão, e entre os passageiros portugueses alguns religiosos desembarcaram para render homenagem ao P.^o Francisco Xavier, sepultado na mesma ilha. Os funcionários chineses, receosos de uma tentativa de ocupação da ilha, fecharam-na, deixando Langbai como centro das trocas comerciais.”

3.4- Inexistente o homem de nome Huang Qing, que supostamente fez abrir o porto em 1535.

O suposto suborno do chefe militar Huang Qing no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, que já citámos, foi mencionado pela primeira vez no livro *Esboço de História da Dinastia Ming* [*Ming Shi Gao*, 《明史稿》], compilado durante a dinastia Qing, mas a fonte primitiva é o episódio do suborno de Huang Qing, mencionado no livro *Xi Zong Shi Lu*. No entanto, em primeiro lugar, não consta qualquer referência à pessoa de Huang Qing ou Huang Qiong [黃瓊] nem no *Registo* do reinado do imperador Jia Jing, nem no do reinado imediatamente posterior do imperador Wan Li, nem nas crónicas locais ou memoriais dessa época. Admitamos que o homem não fosse suficientemente célebre para ficar biografado na *História da Dinastia* ou que os compiladores silenciassem o seu nome por negligência ou por preconceitos pessoais. Isto não deve ter impedido, porém, que na exposição de um facto de tão grande importância o seu nome aparecesse de passagem, embora não em forma biográfica. Mas não aparece em qualquer fonte desta natureza.

THE FOUNDING OF MACAU

Em segundo lugar, esta versão não foi aceite nem pelos autores que em princípios e meados da dinastia Qing compilaram as crónicas do distrito de Xiangshan, do qual fazia parte Macau. O *Ming Shi Gao*, “Fulangji Zhuan” foi compilado durante o reinado do imperador Kang Xi [康熙] da dinastia Qing, enquanto a *Crónica do Distrito de Xiangshan* foi compilada durante o mesmo reinado, mas mais tarde. É impossível que os compiladores desta última obra desconhecem a versão das peitas constante da obra anterior, que era de abrangência nacional. Shen Lianghan [申良翰], o magistrado distrital que dirigiu a compilação, bem como os seus colaboradores, de nenhum modo ignoravam a presença de uma zona económica especial dada em arrendamento a um país estrangeiro, área de grande importância do ponto de vista da segurança pública e das receitas fiscais. Não dizem no livro nem uma palavra sobre as peitas que no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing recebeu um tal Huang Qing ou Huang Qiong como causa da abertura do porto, mas limitam-se a dizer que foi Wang Bo que no ano 32 do reinado do imperador Jia Jing autorizou os portugueses a utilizarem Macau em arrendamento. Em terceiro lugar, a fonte primitiva da versão em causa, isto é, a anotação ao *Registo de Xi Zong*, contém em si própria numerosos lapsos em outros aspectos, que a tornam pouco fidedigna.

Em resumo, a versão da abertura oficial de Macau no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing como porto para os portugueses não passa de uma conjectura baseada em fontes erradas e que deve ser rejeitada. Não menos infundada é a versão, constante de alguns livros, de que naquele ano o que aconteceu não foi a abertura oficial do porto para os portugueses, mas sim a obtenção, por parte destes, do direito de atracar e comerciar em Macau. Se tal direito tivesse sido já obtido no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, teria valido a pena de demandar Langbai ainda no ano 39 do mesmo reinado? Os factos são mais convincentes do que as palavras.

3.5- Inverosímil a versão da abertura do porto em 1535 para os navios mercantes do Sudeste asiático.

Alguns estudiosos chineses modernos da História de Macau, embora não considerem o ano 14 do reinado do imperador Jia Jing (1535) como ano da abertura oficial de Macau como porto para os mercadores portugueses, nem por isso deixam de considerá-lo como ano da abertura oficial de Macau como porto de comércio internacional, não

exclusivamente para os portugueses, mas sim para os navios mercantes dos países do Sudeste asiático. Desta versão é típico o livro *Os 400 Anos de Macau*, onde encontramos: “Haojing foi aberto em 1535 pelas autoridades de Guangdong como porto de comércio exterior. Segundo a *Monografia de Macau* [*Aomen Jilue*, 《澳门记略》], ‘foi com Huang Qing que começou o comércio de Macau com os bárbaros’”.²⁰ “Embora a abertura de Haojing como porto fosse resultado de peitas pagas pelos mercadores do Sudeste asiático, o governo da dinastia Ming continuava a fazer tudo o que podia para expulsar os *fulangis*”.²¹ Esta versão significa um grande passo em frente em comparação com aquela que defende a abertura do porto para os portugueses, por terem funcionários do governo chinês recebido peitas. Mas não deixa de se basear na suposta existência do homem de nome Huang Qing e na “verdade” instituída das peitas que recebeu, e por isso também não é menos inconsistente, o que se explica por cinco razões:

I - Não existiu um homem de nome Huang Qing que se deixasse subornar pelas peitas. Para isso, vd. o ponto 4) da secção 3, supra.

II - Se aderíssemos ao critério adoptado no assunto em causa, no sentido de considerar como portos de comércio internacional mesmo as remotas baías e enseadas naturais onde os navios mercantes estrangeiros eram autorizados a atracar e a comerciar, teríamos, só no estuário do Rio das Pérolas, nada menos que uma dezena e tal de portos de comércio internacional. Alguns destes “portos” estão enumerados por Gu Yanwu (1613-1682) no seu *Livro sobre as Vantagens e Desvantagens da Administração* [*Tianxia Jun Guo Li Bing Shu*, 《天下郡国利病书》]: Guanghai [广海] e Wangtong [望峒] do distrito de Xinning [新宁, hoje Taishan (台山)], Qitan [奇潭] do distrito de Xinhui [新会], Langbai (浪白), Hajjing e Shizimen [十字门] do distrito de Xiangshan [香山], hoje os municípios de Zhuhai [珠海] e Zhongshan [中山], Jiqi [鸡栖], Tunmen [屯门] e Hutoumen [虎头门], do distrito de Dongguan [东莞]. A categoria de porto de comércio internacional ficaria desqualificada se todos esses atracadouros viessem a ser considerados como tais.

III - Das crónicas locais da época, não consta qualquer referência à abertura de Macau no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, como porto para os mercadores de todos os países.

A FUNDAÇÃO DE MACAU

IV - Dos documentos oficiais da dinastia Ming, não consta qualquer referência ao estabelecimento então em Macau de uma repartição pública para a administração dos barcos mercantes, ou à delegação de poderes desta natureza, por volta do ano 14 do reinado do imperador Jia Jing, nas autoridades do distrito de Xiangshan.

V - Segundo as fontes ocidentais acima citadas, o atracadouro principal aberto no distrito de Xiangshan, entre os anos 28 e 34 do reinado do imperador Jia Jing, era Langbai'ao (Lampacau), aberto não apenas para os portugueses, mas sim para súbditos de todos os países. Um mercado tão movimentado teria sido impossível se as autoridades do distrito já tivessem aberto Macau como porto no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing.

SOBRE A DATA DA ABERTURA NÃO-OFICIAL DE MACAU COMO PORTO

Do ponto de vista jurídico-institucional da dinastia Ming, Macau nunca foi aberta oficialmente e *de jure* como porto de comércio internacional, mas apenas extra-oficialmente e *de facto*. Vamos analisar a seguir o nosso argumento:

4.1- O primeiro desembarque dos mercadores portugueses em Macau no ano 1553 (ano 32 do reinado do imperador Jia Jing) ou 1554 não pode ser considerado como abertura do porto.

Guo Fei [郭棐], que iniciou a sua carreira oficial depois do seu sucesso nos exames imperiais durante o reinado do imperador Jia Jing, escreve no livro compilado no ano 27 do reinado do imperador Wan Li (1599) sob a sua direcção, *Crónica Geral de Guangdong*:

“No ano 32 do reinado do imperador Jia Jing, navegantes bárbaros chegaram a Haojing e, alegando um temporal que abrisse fendas nos seus navios e molhara os produtos que traziam como tributo, pediram um pedaço de terra para os porem a secar. Wang Bo [汪柏], o subintendente marítimo [haidao fushi, 海道副使], concordou, por ter recebido peitas. A principio, só construíram um quarteirão de dezenas de barracas rudimentares, mas mais tarde (...), com o decorrer do tempo, vieram trazer tijolos, pedra e madeira para obras de alvenaria, estabelecendo como que uma verdadeira povoação. Desde então que todos os outros atracadouros caíram em desuso, ficando

Haojing como único centro de atracação.”

Esta versão, que aparece no volume LXIX das *Crónica Geral de Guangdong*, parece mais consistente e fidedigna do que a versão, constante da *História da Dinastia Ming* – “Fulangjis”, a respeito das peitas que supostamente recebeu um homem de nome Huang Qing no ano 14 do reinado do imperador Jia Jing. Isto, porque, antes de mais, a existência da personagem-chave é documentalmente comprovável. Assim, no livro *Crónica Geral de Guangdong*, parte “Zhi Guan” [O Funcionalismo, 职官], da autoria de Lu Zengyu [鲁曾煜], diz-se que Wang Bo, oriundo de Fuliang [浮梁], província de Jiangxi [江西], foi nomeado desembargador adjunto de Guangdong [Guangdong anchashi fushi, 广东按察使副使], com acumulação do cargo de subintendente do litoral [xunhai fushi, 巡海副史], e foi promovido no ano 36 do reinado do mesmo imperador para o cargo de desembargador titular. Estes factos da sua vida ficam comprovados também por biografias de outrém. No seu livro *Grande Registo de Guangdong* [Yue Da Ji, 《粤大记》], parte “Biografia de Ding Yizhong” [“Ding Yizhong Zhuan”, “丁以忠传”], Guo Fei escreve:

“Na sua carreira oficial, chegou Ding Yizhong ao cargo de magistrado provincial de Guangdong. Naquela época, os bárbaros *fulangis*, infringindo a interdição, instalaram-se às escondidas em Nan'ao [南澳], com a aquiescência de Wang Bo, subintendente marítimo. Ding Yizhong exprimiu a sua enérgica desaprovação, dizendo que (...), mas Wang Bai não desistiu.”

Outra “Biografia de Ding Yizhong”, incluída no livro *Crónica Geral de Guangdong*, da autoria de Deng Yuanzhi [邓元之], menciona também a aquiescência de Wang Bo para com os Portugueses de Macau. O episódio aparece reproduzido por Ian Kuong Lam [Yin Guangren, 印光任] e Tcheong U Lam [Zhang Rulin, 张汝霖], que exerceram sucessivamente, durante o reinado do imperador Qian Long da dinastia Qing, o mesmo cargo de magistrado de Macau, no seu livro *Monografia de Macau*, bem como no livro, compilado sob a direcção de Zhang Siyan [张嗣行] e intitulado *Crónicas da Prefeitura de Guangzhou*. Contudo, a data mencionada só pode ser considerada como a do desembarque e da instalação em terra firme de uns poucos mercadores portugueses, sob tal ou tal pretexto, a título privado, sem autorização da coroa portuguesa, que na altura tinha o monopólio do comércio exterior português. Enquanto a maioria dos mercadores

THE FOUNDING OF MACAU

portugueses permaneciam ainda em Langbai [Lampacau], uns poucos deles, coitados, ocultando a sua verdadeira identidade nacional e sob pretexto dum temporal, tiveram de oferecer peitas a mandarins locais de Guangdong para obterem em troca a mera permissão para desembarcarem e se instalarem em terra firme, sem que se saiba se obtiveram mais qualquer coisa. Zheng Shungong [郑舜功], que esteve no Japão como diplomata da dinastia Ming, descreve mais pormenorizadamente como é que no ano seguinte obtiveram os portugueses a autorização para comerciar:

“No ano Jia Yin [甲寅] (ano 33 do reinado do imperador Jia Jing), vieram navios dos bárbaros *fulangis* e atracaram nas águas do Cais de Guangdong. Um tal Zhou Luan [周鸾], como intermediário, entrou em conclusão com eles apresentando-os como súbditos de outro país no seu relatório ao intendente marítimo, a fim de que o comércio fosse legalizado, como de costume, com pagamento dos impostos. Foi assim que Wang Bo, o subintendente marítimo, deu permissão para o comércio.”²²

Mas o facto aqui descrito está longe de ser a abertura do porto para os portugueses. A permissão para o comércio não equivale à abertura de um porto. Embora com o cargo do controle dos navios mercantes estrangeiros que vinham e saíam daquela localidade, Wang Bo, que não era o funcionário supremo da província, não tinha plenos poderes de autorização em nome das autoridades provinciais, e menos ainda em nome do governo chinês. Além disso, as peitas dos “navegantes bárbaros” foram para ele pessoalmente e não reverteram para o fisco. Assim, mesmo do ponto de vista dos portugueses, a autorização não foi senão semi-legal. Segundo as *Anotações e Revisões às Crónicas dos Fulangjis na História da Dinastia Ming* [Ming Shi: Fulangji Zhuan Jian Zheng, 《明史·佛郎机传笺正》], Wang Bo deu permissão para os *fulangis* virem e comerciarem após uma mudança de nome.

O assunto precisava da autorização da Corte imperial. Cantão ficava longe de Pequim. A resposta imperial só poderia chegar no ano seguinte, isto é, no ano 33 do reinado do imperador Jia Jing (1554). É mais ou menos verdadeira a versão de Gaspar da Cruz, quando diz que foi a partir de 1554 que os chineses os autorizaram a comerciar nos portos, pagando os impostos estabelecidos.²³

Esta passagem baseia-se no livro *Tractado das*

Cousas da China, da autoria de Fr. Gastar da Cruz, dominicano português, e sugere implicitamente que o assunto acabou por ser aprovado pela Corte imperial de Pequim. O livro *Aspectos Gerais de Macau*, capítulo “Evolução Histórica” [“Lishi Yangge”, 《历史沿革》], considera simplesmente que na segunda metade do ano 1553 obtiveram o consentimento de Wang Bo para virem a Guangdong comerciar. Uns poucos meses mais tarde, o governo da dinastia Ming acabou por autorizar os portugueses a comerciarem com os mercadores chineses em portos como Langbai e Haojing.²⁴

Mas, segundo o *Grande Dicionário sobre Taiwan, Hong Kong e Macau*, a versão é a seguinte:

“Em 1553, Wang Bo (...) permitiu-lhes desembarcar em Macau, mas ainda sem autorização oficial da Corte Imperial. Segundo análise feita no artigo “Algumas investigações sobre a história de Macau”, in *História e Cultura de Lingnan* [Lingnan Wen Shi, 《岭南文史》], nº 1, 1983, o protagonista da transacção das peitas foi Leonel de Sousa, capitão português numa viagem ao Japão. Celebrou um acordo confidencial (verbal e não escrito) com Wang Bo, no sentido, *grosso modo*, de os mercadores portugueses se comprometerem a pagar-lhe mil taéis anuais de prata, a troco da autorização para os seus navios atracarem em Macau e de demandarem a capital da província para fins comerciais. Foi deste modo autorizado um comércio estável, com os portugueses a pagarem o imposto previsto nos regulamentos chineses, isto é, o imposto de arqueação. Além disso, Wang Bo consentiu que os que até então eram chamados de *Fulangjis* passassem a chamar-se Portugueses.”²⁵

A informação e a análise aqui reproduzidas não são inteiramente fidedignas. Por exemplo, se é verdade que em 1553 Wang Bo já permitira uma mudança de nome utilizando o de portugueses, em lugar do de *fulangis*, como explicar então o facto de em 1565 o português de nome Ya-Nuo-Li-Gui (incorrecta transliteração fonética para chinês) ter de se fazer passar por súbdito de Malaca para entrar em Cantão, e só depois da descoberta da sua autêntica identidade nacional ter de se reconhecer português? Sem autorização da Corte imperial, o porto não deve ser considerado oficialmente aberto.

4.2- Nem o ano 1557 foi ano da abertura do porto de Macau. Anders Ljungstedt escreve no seu livro: “Os mercadores portugueses, expulsos de Fujian

A FUNDAÇÃO DE MACAU

e de Zhejiang, (...) trataram com a cooperação de comerciantes chineses, de sensibilizar os mandarins locais, fazendo tudo o que podiam no sentido de os agradar com dádivas. Finalmente, obtiveram o que procuravam no ano 1557, quando uma pequena ilha despovoada, de nome Ama, lhes foi destacada para sua residência. Quando chegaram lá de barco, directamente de Langbai, ficaram a saber que o sítio era Macau. Então, desmantelaram as diminutas barracas precárias lá montadas e em seu lugar construíram edifícios sólidos e igrejas. Construíram em pouco tempo toda uma povoação portuguesa, com as características que lhe eram próprias.”²⁶

Esta passagem sugere que mesmo em 1557 Macau era ainda uma ilha (península) despovoada, com algumas barracas precárias. No texto sublinha-se que apenas havia permissão para eles residirem, e não abertura de um porto de qualquer espécie.

C. R. Boxer escreve também no seu livro:

“As actividades comerciais transferiram-se em 1555 para Langbai’ao, e em 1557 para Macau.”²⁷

O que está aqui posto em destaque é, porém, a transferência do comércio ilegal para Macau.

A data de 1557, que as referidas fontes ocidentais atribuem ao começo da presença portuguesa, coincide basicamente com a da autorização concedida por Wang Bo (1553), na versão das *Crónica Geral de Guangdong* da autoria de Guo Fei, embora com 4 anos de atraso, o qual se deve talvez a uma diferença de critério a respeito do que se entende por início de residência. Seja como fôr, o que se passou só pode ser considerado como mera permissão de residência, e não como abertura de um porto para ou por eles.

No *Grande Dicionário sobre Taiwan, Hong Kong e Macau*, encontramos:

“Em 1557 (ano 36 do reinado do imperador Jia Jing da dinastia Ming), os portugueses construíram em Macau edifícios permanentes e fortalezas, obtendo, através de peitas, a permissão para lá residirem. Segundo eles, Macau foi então aberta oficialmente como porto.

Em 1563 (sic), tinham-se já mudado para Macau todos os portugueses antigamente residentes em Langbai.”²⁸ Também o historiador Wei Qingyuan [韦庆远] sustenta que os portugueses “acabaram no ano 36 do reinado do imperador Jia Jing da dinastia Ming (1557) por obter a promessa desta dinastia de autorizar a sua residência (em Macau)”.²⁹ Embora fale apenas de residência, e não de abertura de porto, o objectivo

essencial dos portugueses não era simplesmente residirem em Macau, mas sim comerciarem, e por isso esta versão sugere implicitamente a abertura do porto. Com semelhantes opiniões, porém, não podemos concordar. Em primeiro lugar, nenhuma fonte chinesa comprova uma aprovação da Corte imperial neste sentido, e a versão baseada exclusivamente em fontes portuguesas não está comprovada por outras fontes coevas. Em segundo lugar, o que Wang Bo fazia esbarrou com a oposição de Ding Yizhong, seu superior imediato. Então, como é possível que se conseguisse encaminhar para a Corte imperial uma proposta de aprovação? Em terceiro lugar, admitamos que a Corte imperial tivesse aprovado uma proposta neste sentido; então, como se explica que posteriormente, nos últimos anos do reinado do imperador Jia Jing, funcionários de alta hierarquia, como o revisor imperial de Guangdong e o vice-rei de Cantão [Liang Guang Zongdu, 两广总督], tivessem a coragem de condenar esta decisão imperial e propôr a expulsão dos portugueses de Macau e o seu desterro para Langbai’ao? Vê-se bem que a versão de aprovação imperial não é senão uma conjectura influenciada pela propaganda legitimista dalgumas fontes ocidentais.

4.3- A abertura de Macau como porto de comércio internacional tornou-se facto consumado por volta do ano 40 do reinado do imperador Jia Jing.

No ano 43 do reinado do imperador Jia Jing da dinastia Ming, Pang Shang Peng [庞尚鹏], então desembargador imperial em Guangdong, dizia num memorial que apresentava à Corte:

“Antigamente, atracavam todos em Langbai’ao, (...) mas há uns poucos anos começaram a entrar em Haojing’ao, construindo lá moradias.”

A expressão “há uns poucos anos” refere-se provavelmente ao ano 40 ou 39 do reinado do imperador Jia Jing, o que quer dizer que naquele tempo a maioria dos mercadores portugueses permaneciam ainda em Langbai’ao. A *História das Relações Sino-Portuguesas*, livro moderno, sustenta que “no ano, 1560 (ano 39 do reinado do imperador Jia Jing) moravam já em Langbai’ao de quinhentos a seiscentos portugueses”.³⁰ Esta versão baseia-se, provavelmente, no referido memorial de Pang Shangpeng, que, além disso, desaprova uma opinião, na altura sustentada por algumas pessoas, no sentido de que convinha pôr fogo aos edifícios arbitrariamente construídos pelos portugueses, a fim de evitar a ocupação estrangeira de

THE FOUNDING OF MACAU

um território nacional, e, em contrapartida, propõe forçar os portugueses a retirarem-se para Langbai'ao e retomar a prática de simples entrada e saída das pessoas com os navios. Daí podemos inferir que, mesmo no ano 43 do reinado do imperador Jia Jing, nem por existir já em Macau o protótipo duma espécie de porto de comércio português, deixava esta ocupação de assumir um carácter arbitrário, sem que a reconhecessem como abertura legal de um porto os funcionários locais que zelavam pela integridade territorial da Nação.

Não se encontram registos sobre a identidade de Huang Qing em documentos históricos provinciais e distritais da dinastia Ming.

Em 1565, um mercador português com mercê de viagem, de nome Ya-Nuo-Li-Gui, chegou a Guangdong com a sua frota mercante. Começou por se fazer passar por embaixador de Malaca e pediu para comerciar com a China a título de tributo. Mas foi descoberta a sua verdadeira identidade e teve de reconhecer-se súbdito do país “Pu-du-li-jia” [蒲都麗家; assim se chamava Portugal na altura].³¹ Apresentando à Corte imperial a sua “Proposta de impedir as viagens tributárias dos bárbaros de Macau”, Wu Guifang [吳桂芳], vice-rei de Cantão, dizia:

“Nos últimos anos, bárbaros de diversos países vêm-se infiltrando em Gongchangdu [恭常都] de Haojing'ao, (do distrito) de Xiangshan, construindo sem autorização barracas e acampamentos e erigindo arbitrariamente igrejas e templos religiosos, (...) Totalizam nada menos que dez mil pessoas que de há vinte anos ocupam o porto como se fosse o seu lar.”³²

Embora a data seja duvidosa, o número (talvez exagerado) de “nada menos que dez mil pessoas” sugere que o porto já existia de facto; mas é evidente que a sua existência não tinha sido autorizada pela Corte imperial, pois se o tivesse sido, o vice-rei de Cantão não teria usado termos condenatórios de actos ilegais tais como “infiltrar-se”, “construir sem autorização” e “erigir arbitrariamente”.

4.4- Deve ter sido o ano 1º do reinado do imperador Wan Li quando Macau se tornou porto local de comércio internacional.

Durante e antes da dinastia Ming, todo o porto onde funcionasse uma Superintendência dos Navios Mercantes seria indubitavelmente um porto de comércio aberto. No entanto, aqueles portos por onde navegavam navios não tributários, mas simplesmente mercadores privados estrangeiros, também podiam ser considerados como portos abertos mesmo que não funcionasse lá uma Superintendência dos Navios Mercantes e que não houvesse aprovação imperial, nem outros instrumentos legais de abertura. Merecem atenção três circunstâncias existentes durante o reinado do imperador Long Qing [隆庆, 1567-1572] e os primeiros anos do reinado do imperador Wan Li (1573-1615).

Primeira: A pirataria que assolava a área de Chaozhou (hoje Chaozhou e Shantou [Swatow], província de Guangdong), facto que determinou a interdição, imposta no ano 38 do reinado do imperador Jia Jing (1559) pelas autoridades provinciais de Guangdong, da entrada na cidade de Cantão dos mercadores estrangeiros e portugueses e a transferência em massa do comércio exterior da China para os atracadouros do estuário do rio da Pérola e, por conseguinte, a deslocação para Macau de uma multidão de funcionários oficiais, mercadores e operários, aumentando consideravelmente a sua população temporária e gerando o surto das obras de construção e a prosperidade do porto.

A segunda circunstância foi a aplicação, no ano 5 do reinado do imperador Long Qing (1571) e na sequência do levantamento, no ano 1º do reinado do mesmo imperador, da interdição marítima, duma nova modalidade de arrecadação de direitos de alfândega, na forma de “imposto de arqueação”, com a classificação dos navios mercantes estrangeiros em nove categorias.³³

A terceira circunstância foi a substituição das peitas para funcionários individuais por um foro-do-chão que revertia para o fisco, circunstância essa que achamos muito importante. Segundo escreve Montalto Jesus, no seu livro *Historic Macao* (Hong Kong, 1902, pág. 34), depois de autorizados pelo intendente marítimo Wang Bo a residirem em Macau, os portugueses, nos primeiros anos, em lugar de pagarem o foro-do-chão, não faziam senão entregar uma peita anual de 500 taéis de prata ao intendente. Foi no ano 1572 (ano 6 do reinado do imperador Long Qing) ou

A FUNDAÇÃO DE MACAU

no ano 1573 (ano 1º do reinado do imperador Wan Li) que, por ter isso chegado ao conhecimento dos outros mandarins, que a peita se transmudou em foro-do-chão a reverter para o fisco. O livro *Monografia de Macau*, compilado durante o reinado do imperador Qian Long [乾隆] da dinastia Qing por dois funcionários locais chineses de Macau, sustenta uma opinião baseada nos registos fiscais do *Livro Completo dos Imposto e Serviços* [*Fu Yi Quanshu*, 《賦役全書》], compilado durante o reinado do imperador Wan Li da dinastia Ming, e conclui que “o foro-do-chão data muito provavelmente de meados do reinado do imperador Wan Li”. O facto das autoridades locais aceitarem o foro-do-chão dos Portugueses de Macau significou, pelo menos, uma declaração formal de reconhecimento da legitimidade do arrendamento de Macau pelos portugueses. Ao tomarem Macau em arrendamento, os portugueses não o faziam, naturalmente, com meros fins residenciais, mas sim para utilizar a área como porto para a navegação e o comércio entre a China e o exterior. Apesar da ausência de uma Superintendência dos Navios Mercantes, Macau já podia ser legalmente considerada como porto local de comércio internacional. Embora não fosse mais do que a simples continuação de um facto consumado de longos anos, sem brusca mudança de forma, não deixava de se tratar de uma mudança qualitativa, isto é, de estatuto jurídico.

O novo estatuto pode datar do ano 1º do reinado do imperador Wan Li (1573). Porém, no que diz respeito à data em que “Macau se tornou porto monopolizado pelos portugueses”, compartilhamos a opinião sustentada no livro *Os 400 Anos de Macau*, no sentido de que isso aconteceu a partir do ano 1578, ou seja, o ano 6 do reinado do imperador Wan Li,³⁴ já que foi naquele ano que as autoridades de Guangdong declararam que os mercadores navegantes estrangeiros podiam demandar directamente Cantão e comerciar lá, e foi então que os mercadores dos países do Sudeste asiático, que até então demandavam Macau, passaram a demandar Cantão directamente, para fugirem às arbitrariedades dos portugueses, ficando Macau como porto exclusivo da gente lusa.

TRÊS VERSÕES INFUNDADAS

5.1- Infundada a versão de abertura antes de 1535 para todos os mercadores estrangeiros.

Já fizemos referência, no início no nosso estudo, à única versão segundo a qual “Macau já se abriu como porto antes da chegada, no século XVI, dos portugueses ao Oriente”, mas não encontramos qualquer fundamento que justifique essa versão. Se a data mencionada se referir à chegada dos portugueses ao Oriente, veremos que eles descobriram a rota marítima Ocidente-Oriente em 1497-98, chegando ao Malabar, Índia, passando pelo Cabo da Boa Esperança. Se, em lugar da chegada a Goa (hoje da Índia), se referir a chegada à China, isso aconteceu pela primeira vez em 1513. Porém, não há qualquer testemunho convincente que comprove a abertura de Haojing’ao, nem antes de 1497, nem antes de 1513, como porto para mercadores de todos os países.

Sustentando que Macau já se abriu durante o reinado do imperador Zheng De da dinastia Ming como porto para o comércio marítimo com o Sudeste asiático, o livro *História de Macau* [*Aomen Shi*, 《澳門史》] salienta que “You Tong [尤侗], literato dos primeiros anos da dinastia Qing, escreve no poema ‘Medina’ [默德那], da sua antologia *Poesias de Canas de Bambu com Temas Estrangeiros* [*Waiguo Zhuzhi Ci*, 《外国竹枝词》]: “Muçulmanos que sabiam apreciar os tesouros viajaram de barco a Haojing’ao de Xiangshan para comerciarem, e ao imperador Zheng De foram-lhe oferecidas como tributo belas mulheres e afrodisíacos de efeitos mágicos.” Isto evidencia que durante o reinado do imperador Zheng De (1606-1521) já transaccionavam os árabes (muçulmanos) em Macau.”³⁵ Mas esta versão é pouco consistente, por falta de fontes coevas da dinastia Ming, sendo pouco convincente como testemunho um poema literário escrito centenas de anos mais tarde. Mesmo que houvesse semelhante comércio, não podia passar de trocas esporádicas em atracadouros temporários e rudimentares, ou simplesmente na praia.

5.2- Versão de abertura em 1577 para os portugueses.

O livro *Anotações e Revisões às Crónicas dos Fulangjis na História da Dinastia Ming* sustenta que a antiga edição de *História da Dinastia Ming* diz a verdade, quando menciona a abertura de Macau como porto por causa das peitas que recebeu Huang Qing, só que houve lapsos de antropónimo e data, sendo Huang Qing [黃庆] e Huang Qiong [黃琼] “apenas lapsos do verdadeiro nome de Wang Chuo [王綽]”.

THE FOUNDING OF MACAU

Daí, segundo o referido livro, a versão de abertura do porto em 1577 para os portugueses. Esta versão foi incorporada no livro *Esboço de História da China* [*Zhongguo Sigao*, 《中国史稿》], parte “Ming Shi” (História da Dinastia Ming), onde encontramos:

“No ano 5 do reinado do imperador Wan Li (1577), os colonialistas portugueses, subornando Wang Chuo e pedindo para ‘atracar em um lugar próximo pagando impostos anuais’, obtiveram a autorização.”

Na *História da Dinastia Ming* diz-se que, “pagando 20 mil taéis anuais de prata, conseguiram os *fulangis* infiltrar-se”. Só que há um lapso de data na *História da Dinastia Ming* (...), com 42 anos de antecedência em relação ao ano dos factos, e Wang Chuo aparece sob o nome errado de Huang Qing.³⁶

Por algum tempo, compartilhamos também a mesma opinião, repetindo-a nos nossos escritos. Mas, depois de repetidas pesquisas e reflexões, convencemo-nos de que esta versão está muito longe da realidade dos factos históricos no respeitante às datas, antropónimos, cargos e títulos oficiais. Há, sobretudo, uma diferença abismal em relação aos factos das actividades económicas e colonizadoras dos Portugueses em Macau.

A verdade histórica é que já no ano 32 ou 33 do reinado do imperador Jia Jing, os mercadores portugueses, pagando peitas ao subintendente marítimo Wang Bo, obtiveram autorização para desembarcar e residir na península de Macau e, mais tarde, mudaram de forma de pagamento, substituindo as peitas por um foro-do-chão oficial. De modo que, no ano 4 ou 6 do reinado do imperador Wan Li, quando já moravam em Macau havia mais de vinte anos, tiveram porventura que pagar outra grande soma a Wang Chuo, funcionário de baixa hierarquia, para obterem autorização de atracação em Macau? Ignorando o facto dos longos anos de abertura não oficial do porto de Macau, os autores das *Anotações e*

Revisões e do Esboço de História da Dinastia Ming incorrem no mesmo erro de “confusão” que eles próprios atribuíram à *História da Dinastia Ming*.³⁷ Já analisámos em pormenor o problema no nosso artigo “Suborno de Huang Qing: Existiu o homem e aconteceu o facto?”, e por isso aqui nos limitamos a tocar no assunto apenas em breves palavras.

5.3- Não foi verdade que o porto se abrisse nos primórdios da dinastia Qing.

Em *Geografia de Macau* [*Aomen Dili*, 《澳门地理》], publicado nos anos 80, pode ler-se:

“Quanto à sua abertura como porto, aconteceu há trezentos anos.”³⁸

Remontando 300 anos a partir dos anos 80 do presente século, temos o ano vinte e tal do reinado do imperador Kangxi da dinastia Qing. Verifica-se que, após a conquista de Taiwan com a capitulação do regime dos Zheng [郑], o governo do imperador Kangxi declarou parcialmente levantada a interdição marítima no ano 23 do seu reinado (1684) e instituiu quatro alfândegas (equivalentes às Superintendências dos Barcos Mercantes da dinastia Ming) em quatro lugares do litoral. Uma delas, estabelecida em Cantão, tinha um posto de arrecadação de direitos em Macau, equivalente a uma sucursal. A *Geografia de Macau* parece sustentar que foi quando se estabeleceu esta sucursal que Macau se abriu como porto de comércio internacional. Acreditamos que tem razão ao considerar o estabelecimento da sucursal da alfândega como marca da abertura oficial de Macau como porto, mas esta não deve ser a única marca, pois é preciso levar em conta outras circunstâncias, sobretudo as peculiaridades de Macau, sem ignorar a sua abertura não oficial e o facto consumado da sua existência como porto de comércio internacional. **RC**

N. do T.: Wang Bo é conhecido como Vam Pe em registos portugueses.

Originalmente publicado na Edição Chinesa de *Revista de Cultura* (Nr. 33). Traduzido por Yu Huijuan e Chen Yongyi.

NOTAS

- 1 Shi Cunlong [《施存龙》], “Lugar especial do porto de Macau no período das dinastias Ming e Qing na história dos portos da China e a sua evolução após a monopolização da sua exploração”, in *Estudos da História dos Transportes Aquáticos da China* [*Zhongguo Shuiyun Shi Yanjiu*, 《中国水运史研究》], nº 1, 1991.
- 2 Liu Zehua [刘泽华] et al., *História da China Antiga* [*Zongguo Gudai Shi*, 《中国古代史》], vol. II, Editora do Povo [Renmin Chubanshe, 人民出版社], 1979, p. 302.

- 3 Tang Gang [汤纲] et al., *História da Dinastia Ming* [*Ming Shi*, 《明史》], vol. I, Editora do Povo de Shanghai [Shanghai Renmin Chubanshe, 上海人民出版社], 1985, p. 474.
- 4 Lou Zengquan [娄曾泉] et al., *Contos sobre a História da Dinastia de Ming* [*Ming chao Shi hua*, 《明朝史话》], Editora Beijing [Beijing Chubanshe, 北京出版社], 1984, p. 360: “Cronologia dos Factos Importantes da Dinastia Ming”.
- 5 Shen Qiwei [沈起炜], *Cronologia dos Factos Importantes da*

A FUNDAÇÃO DE MACAU

- História da China* [Zhongguo Lishi Dashi Nianbiao, 《中国历史大事年表》], Editora de Dicionários de Shanghai [Shanghai Cishu Chubanshe, 上海辞书出版社], 1983, p. 443.
- 6 Wei Xiutang [魏秀堂], *Macau nas suas Diversas Facetas* [Aomen Mian Mian Guan, 《澳门面面观》], Editora “A China Constrói” [Zhongguo Jianshe Chubanshe, 中国建设出版社], 1989, p. 240.
- 7 *Grande Dicionário Enciclopédico sobre Taiwan, Hong Kong e Macau* [Tai Gang Ao Baike Da Cidian, 《台港澳百科大辞典》], Editora Hua Ling [Hua Ling Chubanshe, 华龄出版社], 1992, p. 1024.
- 8 *Dicionário da História das Relações Exteriores da China* [Zhong Wai Guanxi Shi Cidian, 《中外关系史辞典》], dirigido por Zhu Jieqin [朱杰勤], Editora do Povo de Hubei [Hubei Renmin Chubanshe, 湖北人民出版社], 1992, p. 279.
- 9 Huang Hongzhao [黄鸿钊], *História de Macau* [Aomen Shi, 《澳门史》], Imprensa Comercial [Shangwu Yingshuguan, 商务印书馆], Hong Kong, 1987, pp. 26-27.
- 10 Huang Zhongzhao [黄鸿钊], *Esboço de História de Macau* [Aomen Shi Gangyao, 《澳门史纲要》], Editora do Povo de Fujian [Fujian Renmin Chubanshe, 福建人民出版社], 1991, p. 59.
- 11 *Tudo sobre Hong Kong e Macau*, [Gang Ao Daquan 《港澳大全》], Editora da Universidade de Nanjing [Nanjing Daxue Chubanshe, 南京大学出版社], 1991, p. 396.
- 12 *Aspectos Gerais de Macau* [Aomen Zonglan, 《澳门总览》], p. 11: “Evolução Histórica” [“Lishi Yangse”, 《历史沿革》]. É pouco diferente a versão na “Cronologia dos Factos Importantes”, p. 18, infra.
- 13 Fei Chengkang [费成康], *Os 400 Anos de Macau* [Aomen Sibai Nian, 《澳门四百年》], Editora do Povo de Shanghai [Xangai Renmin Chubanshe, 上海人民出版社], 1988, p. 1 e p. 13.
- 14 Idem, ibidem.
- 15 He Weiding [何维鼎], *Peripécias da Antiga Cidade de Guangzhou* [Gu Guangzhou Fengyun, 《古广州风云》], Editora do Povo de Guangdong [Guangdong Renmin Chubanshe, 广东人民出版社], 1985, p. 107.
- 16 Liu Zhongri [刘重日] et al., *Esboço de História da China* [Zhongguo Shigao, 《中国史稿》], vol. VI, Editorial do Povo [Renmin Chubanshe, 人民出版社], 1987, pp. 608-609.
- 17 Zhou Jinglian [周景瀛], *História das Relações Sino-Portuguesas* [Zhong Pu Waijiao Shi, 《中葡外交史》], Imprensa Comercial [Shangwu Yinshuguan, 商务印书馆], s./d., reedição de 1991, pp. 36-37.
- 18 Cit. de Dai Yixuan [戴裔煊], *Anotações e Revisões às Crônicas dos Fulangjis na História da Dinastia Ming* [Ming Shi: Fulangji Zhuan Jian Zheng, 《明史·佛郎机传笺正》], Editora das Ciências Sociais da China [Zhongguo Shehui Kexue Chubanshe, 中国社会科学出版社], pp. 51-69 e p. 71.
- 19 Zhang Weihua [张维华], *Anotações de “Sobre Quatro Países Europeus na Crônica da Dinastia Ming”* [Ming Shi Ouzhou Si Guo Zhuan Zhushi, 《明史欧洲四国传注释》], Editora de Livros Antigos de Shanghai [Shanghai Guji Chubanshe, 上海古籍出版社], 1982, p. 197.
- 20 Fei Chengkang [费成康], *Os 400 Anos de Macau* [Aomen Sibai Nian, 《澳门四百年》].
- 21 Idem, ibidem.
- 22 Zheng Shungong [郑舜功], *Um Olhar sobre o Japão* [Riben Yi Jian, 《日本一鉴》], parte “Mercados Marítimos” [“Hai Shi”].
- 23 Cit. de Dai Yixuan [戴裔煊], *Anotações e Revisões às Crônicas dos Fulangjis na História da Dinastia Ming* [Ming Shi: Fulangji Zhuan Jian Zheng, 《明史·佛郎机传笺正》], Editora das Ciências Sociais da China [Zhongguo Shehui Kexue Chubanshe, 中国社会科学出版社], pp. 51-69 e p. 71.
- 24 *Aspectos Gerais de Macau* [Aomen Zonglan, 《澳门总览》], p. 11.
- 25 *Grande Dicionário sobre Taiwan, Hong Kong e Macau* [Tai Gang Ao Da Cidian, 《台港澳大辞典》], parte “Cronologia”, [“Dashiji”, 《大事记》], Editora da Radiodifusão e da Televisão [Guangbo Dianshi Chubanshe, 广播电视出版社].
- 26 *The Portuguese Settlements in China*, p. 26, cit. de Zhou Jinglian, *História das Relações Sino-Portuguesas* [Zhong Pu Waijiao Shi, 《中葡外交史》], p. 67.
- 27 *Macau na Época da Restauração*, 1942, p. 27, cit. de *Documentação da História do Porto de Macau* [Aomen Gang Shi Ziliao Huibian, 《澳门港史资料汇编》], Editora do Povo de Guangdong [Guangdong Renmin Chubanshe, 广东人民出版社], 1991, p. 86.
- 28 *Grande Dicionário sobre Taiwan, Hong Kong e Macau* [Tai Gang Ao Da Cidian, 《台港澳辞典》], “Cronologia”.
- 29 Cit. de *Documentação da História do Porto de Macau* [Aomen Gang Shi Ziliao Huibian, 《澳门港史资料汇编》], Editora do Povo de Guangdong [Guangdong Renmin Chubanshe, 广东人民出版社], 1991, p. 2, “Prefácio”.
- 30 Zhou Jinglian, *História das Relações Sino-Portuguesas* [Zhong Pu Waijiao Shi, 《中葡外交史》], s./d., reedição de 1991, p. 57.
- 31 *Crônicas Verdadeiras do Imperador Shi Zong* [Xi Zong Shi Lu, 《熹宗实录》], vol. 545, quarto mês do ano 44 do seu reinado.
- 32 *Documentos Políticos e Administrativos da Dinastia Ming* [Ming Jingshi Wen Bian, 《明经世文编》], vol. 342: “Memorial de Wu Guifang”.
- 33 Memorial de Yi-Er-Ge-Tu, inspector da Alfândega de Cantão, ano 26 do reinado do imperador Kang Xi da dinastia Qing, cit. de Liang Tingnan [梁廷楠], *Crônicas da Alfândega de Cantão* [Yue Haiguan Zhi, 《粤海关志》], vol. 22, “Navios Tributários, II”.
- 34 Fei Chengkang [费成康], *Os 400 Anos de Macau* [Aomen Sibai Nian, 《澳门四百年》], p. 32.
- 35 *História de Macau* [Aomen Shi, 《澳门史》], p. 25.
- 36 Liu Zhongri [刘重日], et al., *Esboço de História da China* [Zhongguo Shigao, 《中国史稿》], vol. VI, Renmin Chubanshe, 1987, pp. 608-609.
- 37 Idem, ibidem.
- 38 He Dazhang [何大章], *Geografia de Macau* [Aomen Dili, 《澳门地理》], pp. 27-28.