O Tráfico de Cules através do Porto de Macau

Liu Cong* e Leonor Diaz de Seabra**

ANTECEDENTES

Macau, já no fim do século XVIII, começara a colaborar com os ingleses no recrutamento e transporte de emigrantes chineses para os domínios britânicos na Ásia ou nas regiões mais remotas. Desde que Penang se tornara uma colónia da Companhia das Índias Orientais (EIC), em 1786, o governador desta colónia tinha pedido ao representante da EIC, em Cantão, para recrutar artesãos e lavradores chineses e transportá-los para Penang através dos navios da companhia. Com o passar do tempo, Penang e Singapura, que mais tarde também foi conquistada pela EIC, além de receberem um grande número de emigrantes chineses, tornaram-se nos *entrepôts* de transmissão e distribuição desses emigrantes para outras regiões, tais como as outras ilhas do Sudeste Asiático e as Índias Ocidentais.[1] É de crer que uma grande quantidade de emigrantes chineses foi embarcada a partir de Macau, pelos ingleses, para os seus domínios, antes de os recrutarem abertamente nos portos abertos chineses, depois da Guerra do Ópio.

Em 1805, o governador de Penang informava o representante da Companhia das Índias Orientais (EIC) de que o governador da Índia Britânica planeava recrutar trabalhadores chineses para a colónia britânica de Trinidad. Foi proposto que os trabalhadores chineses se juntassem primeiro em Macau e, depois, fossem transportados para Penang por um navio português, a fim de evitar conflitos com o governo chinês, visto que a lei do governo Qing proibia a emigração de trabalhadores chineses. E, por experiência, sabia-se que, em Macau, se podiam obter todas as facilidades para embarcar os chineses. Portanto, um navio português de Macau foi escolhido pelos ingleses para transportar os chineses para Penang.[2] Em 1806, 147 chineses foram recrutados por um agente português na península de Macau e partiram, em Fevereiro do mesmo ano, de Macau para Calecute, onde mais 53 chineses se juntaram a este contingente de emigrantes. Finalmente, 194 desses 200 chineses (seis morreram durante a viagem de Calecute para as Caraíbas) desembarcaram em Trinidad,[3] a antiga colónia espanhola, que fora cedida aos ingleses em 1797.

Entre 1812-1815, centenas de artesãos e lavradores chineses foram transportados, anual e clandestinamente, de Huangpu e Macau para Santa Helena.[4] Em 1812, o fundador de Singapura, Sir Thomas Stamford Raffles, mandou recrutar trabalhadores chineses para um novo estabelecimento britânico, na ilha de Bangka. Sob as suas ordens, mais de 1700 trabalhadores chineses foram

---

* 刘琮 Licenciada em Língua e Cultura Portuguesas na Universidade de Estudos Internacionais de Xi'an e Mestrado em Língua e Cultura Portuguesas, variante História, na Universidade de Macau, com uma tese sobre "Política da Dinastia Qing em Relação ao Tráfico de Cules em Macau".

Graduate in Portuguese Language and Culture from Xi'an International Studies University and M.A. in Portuguese Language and Culture, University of Macao, with a thesis on "Qing Policy toward Coolie Trade in Macao".

** Professora Associada da Universidade de Macau. Doutorada em História pela Universidade do Porto, Mestre em Estudos Luso-Asiáticos pela Universidade de Macau. É autora de vários livros e artigos académicos.

Associate Professor at the University of Macau. Ph.D. in History from Oporto University, M.A. in Asian-Portuguese Studies from the University of Macau. She published several books and articles in academic journals.

Map of the Town and Harbour of Macao, by W. Branston. Published in Anders Ljungstdet, *An Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China & Descriptions of the City of Canton*, 1834.

Plantação de chá por chineses, *in* J. Moritz Rugendas, *Viagem pitoresca através do Brasil*. Trad. de Sérgio Milliet (São Paulo: Livraria Martins, 1949).

transportados para esta ilha, em 1813 e 1814, tendo embarcado no porto de Macau.[5]

Além dos ingleses, os próprios portugueses, em Macau, também recrutavam e transportavam emigrantes chineses para as colónias portuguesas (Brasil, Timor, entre outras), através de Macau. Em 1812, chegaram ao Rio de Janeiro 300 chineses cultivadores de chá, que foram recrutados através de Macau por ordem do Governo Real Português, do Príncipe Regente D. João (futuro D. João VI), de modo a introduzir a cultura do chá no Brasil.[6] Entre as chapas sínicas existentes na Torre de Tombo há algumas que registam a história desses chineses, cultivadores de chá no Brasil. Numa carta enviada, em 1815, para o ouvidor de Macau, Miguel de Arriaga Brum da Silveira, o 'cabeça' dos trabalhadores chineses no Brasil lamentava-se da vida dura no Brasil, que não estava de acordo com o que se estipulara no contrato.[7]

Como se sabe, depois de instalada a corte portuguesa no Brasil, em 1808, o conde de Linhares sugeriu mesmo o recrutamento de um milhão de chineses, não só para auxiliar o povoamento da colónia como também para beneficiar o comércio com Macau, procurando assim estender a indústria da seda e da porcelana ao Brasil.[8] Desde 1810, aliás, que se iniciara a cultura do chá, no Horto Botânico do Rio de Janeiro, com plantas importadas de Macau e cerca 200 chineses aí trabalharam, tal como na Fazenda de Santa Cruz, incorporada nos bens da Coroa, após a expulsão dos Jesuítas.[9]

O TRÁFICO DE CULES EM MACAU (1851-1874)

Fase inicial: 1851-1855

O período de 1851-1874 é considerado o espaço de tempo em que decorreu o tráfico de cules chineses em Macau. Conforme as estatísticas recolhidas por Arnold J. Meagher, entre 1851 e 1874, mais de 210 054 cules chineses emigraram através de Macau para vários destinos, como Cuba, Peru, Guiana Britânica, Suriname, Costa Rica, Ásia do Sudeste, Moçambique, Califórnia e Austrália. Entre os mais de 200 mil emigrados, 122 454 foram para Cuba[10] e 81 552 para o Peru,[11] quer dizer, a esmagadora maioria dos emigrantes chineses, saídos de Macau, foi para Cuba e o Peru. Esses mais de 200 mil chineses, que emigraram a partir de Macau para a América Latina, correspondem, aproximadamente, a 75% dos emigrantes chineses para esta área no período de 1847 a 1874.[12]

Aliás, o desenvolvimento do tráfico de cules em Macau pode-se compreender através do número de barracões aí existentes. Em 1851, havia em Macau apenas cinco barracões. Até ao ano de 1865, o número de barracões continuava a ser pequeno, cerca de dez neste ano. Contudo, um ano depois, em 1866, abriram cerca de 30 novos barracões, atingindo o número total de, aproximadamente, 40 barracões.[13] Em 1873, um ano anterior ao fim do tráfico de cules, em Macau havia mais de 300 barracões portugueses, espanhóis e peruanos, não tendo em conta os de outras nacionalidades.[14]

Em 1851, dois navios ingleses, *Mariner* e *Coromandel*, partiram de Macau para o Peru, com 813 cules chineses a bordo. A contratação desses chineses foi organizada por dois franceses, Guillon e Durand.[15]

No entanto, devido à natureza deste tráfico, é impossível verificar a data exacta da partida da primeira carga de cules a partir de Macau e o número preciso de cules que foram transportados neste primeiro carregamento.[16]

Em 1852, o navio português *Sophia* partiu de Macau para Cuba com 250 emigrantes chineses a bordo. O proprietário desse navio era José Vicente Caetano Jorge, um dos mercadores macaenses que recolheram enormes lucros com o tráfico de cules. Também neste ano, o navio *Ohio*, registado em Boston, partiu de Macau para a Califórnia com cules chineses,[17] mas não se sabe o número de emigrantes a bordo. Nos anos de 1853, 1854, 1855 e 1856, em média, cinco a seis navios partiram anualmente de Macau para a América Latina.[18] O número de cules, que emigraram através de Macau para a América Latia, foi: em 1853, 1837 para Cuba e 200 para o Peru; em 1854, 500 para Cuba e 58 para o Peru; em 1855, 681 para Cuba; em 1856, 2253 para Cuba e 450 para o Peru.[19]

De acordo com Arnold J. Meagher, a emigração através de Macau para as Américas desenvolveu-se lentamente, numa fase inicial, visto que os carregadores preferiam os portos de Xiamen, Shantou, Jinxingmen (Cumsingmoon) e Cantão, que ficavam mais perto das fontes de provisão. E, quando se tornou cada vez mais difícil operar o tráfico nesses portos, a emigração chinesa para a Califórnia e a Austrália foi confinada a Hong Kong, e o tráfico para a América Latina concentrou-se em Macau.[20]

Em 1845, navios a vapor, americanos e ingleses, começaram a navegar entre Hong Kong e Cantão. Em 1848, um navio a vapor da Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O), de Hong Kong, navegava entre Hong Kong, Macau e Cantão. No mesmo ano, os mercadores britânicos em Hong Kong estabeleceram uma companhia de navegação de navios a vapor, a Hong Kong and Canton Steampacket Company, que inaugurou a primeira linha regular Hong Kong-Macau-Cantão, mas fechou em 1854. Em 1 de Dezembro de 1854, a P&O abriu uma nova linha de vapores entre Hong Kong e Cantão, com escalas em Macau, Huangpu e Jinxingmen. O vapor de Cantão para Hong Kong, aos sábados, e o de Hong Kong para Cantão, às terças-feiras, fazia escala em Macau.[21] Desde 1855, três navios a vapor ingleses, incluindo o da a nova linha da P&O, e um americano, o *Spark*, encarregavam-se do transporte de mercadorias e passageiros entre Hong Kong, Macau e Cantão.[22] Este último navegava entre Cantão, Huangpu, Jinxingmen e Macau três vezes por semana. E também chegava a outras localidades de vez em quando, ou seja, quando era necessário.[23]

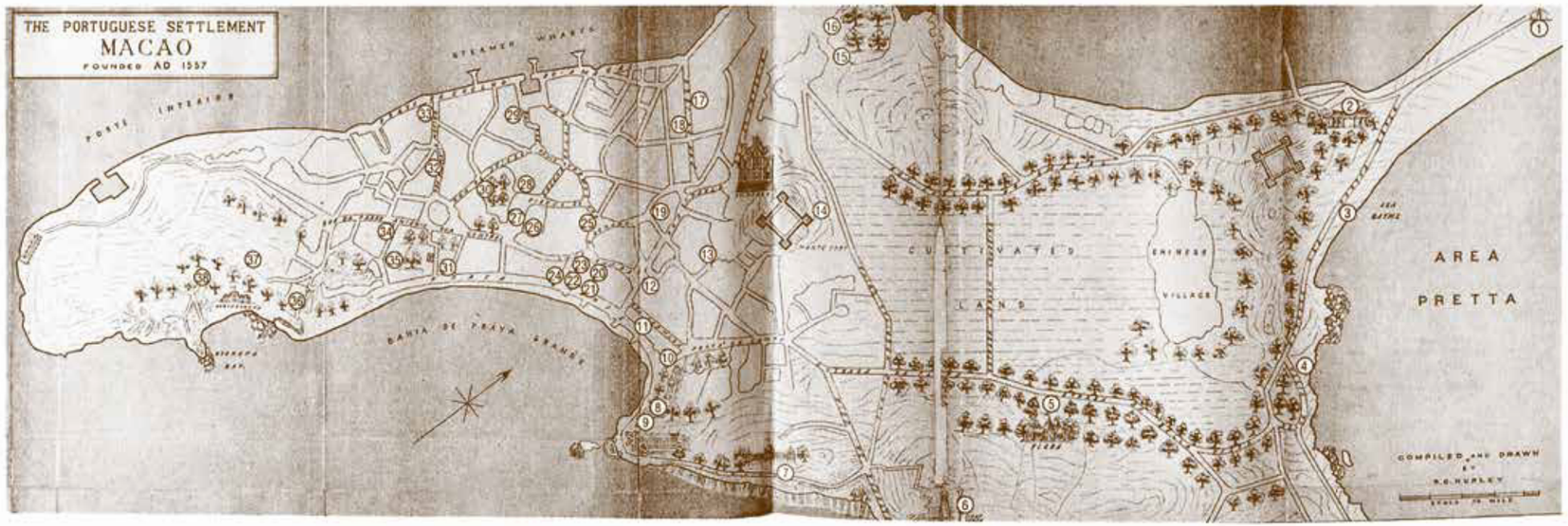
Esses vapores, que navegavam entre Cantão e Macau, facilitaram bastante o transporte de cules de Cantão e Huangpu para Macau. Contudo, como os vapores pertenciam a companhias estrangeiras de Hong Kong, as autoridades de Cantão hesitavam em entrar nesses vapores e fazerem inspecções.

A Revolta de Taiping perturbou, profundamente, a China, entre 1850 e 1864, ameaçando o domínio dos manchus no Sul da China. O governo de Macau cancelou, em Janeiro de 1853, o projecto de restaurar a alfândega chinesa em Macau.[24] A instabilidade política e social na China e a negligência do governo de Cantão sobre a questão de Macau fizeram o governo de Macau planear expandir o seu território para o distrito de Xiangshan.[25] Por causa da turbulência na província de Guangdong, um grande número de chineses refugiou-se

From *The Tourists' Guide to Canton, The West River and Macao*, 1898

The streets named on this plan are the principal thorough-fares from one point of interest to another and tourists are recommended to keep, as much as possible, to them.

No. 1 Barrier
No. 2 Lui Fong Miu, Monument to Governor Amaral
No. 3 Sea Bathing Place
No. 4 Bella Vista, evening resort for cool sea breeze
No. 5 Flora, Governor's Summer Palace
No. 6 Lighthouse
No. 7 Military Hospital
No. 8 Public Gardens
No. 9 Military Club
No. 10 French Consulate
No. 11 Consul for Italy and Siam
No. 12 Roman Catholic Cathedral
No. 13 Chinese Tobacco Manufactory
No. 14 Ruin, Facade of San Paulo
No. 15 Camoens Gardens
No. 16 Camoens Gardens: The Poet's Grotto and Bust
No. 17 'Fantan' Gambling Saloon
No. 18 'Fantan' Gambling Saloon
No. 19 San Domingo Church
No. 20 / No. 21 Hing Kee's Family Hotel—front entrance
No. 22 Post Office
No. 23 Telegraph Office
No. 24 Supreme Court and Treasury
No. 25 Municipal Chambers
No. 26 San Agostinho Church
No. 27 Union Club
No. 28 Barracoons
No. 29 Opium Farm; preparing and boiling
No. 30 St Joseph's College
No. 31 Government House—Governor's Residence
No. 32 Tea Industry; firing, sorting, and packing
No. 33 Fish-drying and packing
No. 34 Barracoons
No. 35 Consul for Netherlands
No. 36 Boa Vista Hotel
No. 37 Church of Nossa Senhora de Penha
No. 38 Bird's-eye view over the whole Settlement, etc., etc.



Os barracões como atracção turística num guia turístico de 1898.

em Macau, fazendo reviver a economia do território. Este aumento da população de Macau também fez crescer o número de pessoas que viviam do serviço prestado aos barracões e o de potenciais emigrantes. A instabilidade política e social, na China, proporcionou condições favoráveis ao aumento do tráfico de cules, em Macau.

Desde o primeiro carregamento de cules, que partiu de Macau para a América Latina, em 1851, até Setembro de 1853, o comércio de cules desenrolou-se em Macau sem intervenção governamental. Segundo o Pe. Manuel Teixeira:

> "A emigração continuou por dois annos a promover-se, segundo o modo que intendia cada um dos que se encarregava nesses negocio, e sem dar disso conhecimento à autoridade".[26]

Desenvolvimento: 1856-1864

Segundo Arnold J. Meagher, houve um crescimento importante, em 1857, no tráfico de cules, em Macau. Neste ano, 13 navios carregados de mais de 8 mil cules foram para Cuba, exclusivamente. E, a partir daí, com excepção dos anos de 1861 e 1862, Macau tornou-se o centro da emigração chinesa por contrato para a América Latina (segundo Denise Helly, Macau já era o centro, desde 1855).[27] Houve vários factores que contribuíram para este crescimento do tráfico, neste porto.

O primeiro incentivo foi a legislação britânica promulgada em Hong Kong, com o objectivo de assegurar o bem-estar e a liberdade dos emigrantes chineses. O "Chinese Passengers Act", de 30 de Junho de 1855, estipulava que todos os navios britânicos e estrangeiros, que partiam de Hong Kong com mais de 20 asiáticos e numa viagem de mais de 3 dias, tinham de ser inspeccionados pelo oficial de emigração da colónia. Os emigrantes asiáticos, a bordo, tinham de ser interrogados para se saber se emigravam voluntariamente ou não. Com a proclamação do "Act" de 1855, a despeito deste decreto não ser estritamente cumprido pelos oficiais de Hong Kong, os mercadores de cules, sobretudo os agentes que recrutavam emigrantes para a América Latina, começaram a mudar-se de Hong Kong para Macau.[28]

Durante o inverno de 1862-1863, o governo de Cantão e o governo de Pequim rejeitaram – com

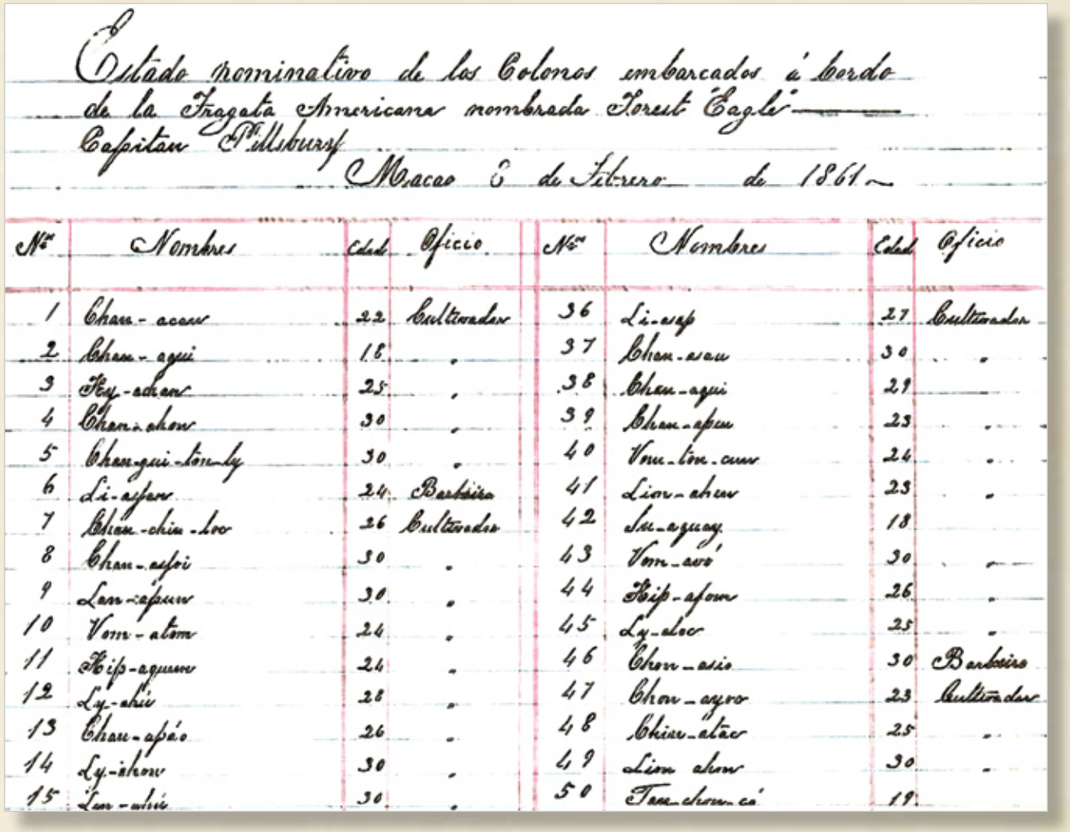
a justificação de que os nacionais dos países que não celebrassem tratados com a China não tinham permissão de ir para o interior do país – duas petições de um mercador peruano ao governo de Cantão, através, respectivamente, do cônsul espanhol e do cônsul peruano em Cantão, que pretendia alugar um terreno, erguer uma casa de emigração e recrutar emigrantes, em conformidade com as convenções britânica e francesa de 1860 e o regulamento de Cantão.[29] Irick fez notar que, ao rejeitar aos países sem tratado o privilégio de recrutarem emigrantes nos portos abertos da China, as autoridades chinesas, de facto, prolongaram as irregularidades do tráfico de cules.[30]

Esta proibição aos países sem tratado de recrutarem cules nos portos dos tratados explica, em parte, o rápido crescimento do tráfico em Macau.

Apogeu: 1865-1873

A 5 de Março de 1866, as três partes, a Inglaterra, a França, e a China, celebraram, em Pequim, a Convenção de Emigração. Esta convenção visava proteger os interesses dos emigrantes, determinando as condições que os emigrantes deviam usufruir no procedimento de recrutamento e de transporte, com a fiscalização conjunta dos cônsules ocidentais e das autoridades chinesas. Para além disso, os direitos dos imigrantes nos países de destino foram igualmente estipulados. Ao cabo de cinco anos de serviço, os cules chineses obteriam uma passagem gratuita e automática para a China, paga pelos seus patrões. Esta convenção pretendia confinar o recrutamento e o embarque dos emigrantes aos portos abertos chineses e aniquilar o tráfico em Macau.[31]

Aspecto da lista dos 500 cules chineses a bordo do navio norte-americano *Forest Eagle*, com os nomes, as idades, e as profissões.
Fonte:http://www.penobscotmarinemuseum.org/pbho-1/collection/manifest-coolies, acedido a 13 de Março de 2017.



Estado nominativo de los Colonos embarcados á bordo de la Fragata Americana nombrada Forest Eagle
Capitan Fillsbury
Macao 8 de Febrero de 1861

Nº	Nombres	Edad	Oficio	Nº	Nombres	Edad	Oficio
1	Chau-acaw	22	Cultivador	36	Li-asp	27	Cultivador
2	Chau-aqui	18	"	37	Chau-acau	30	"
3	Key-achaw	25	"	38	Chau-aqui	29	"
4	Chau-chow	30	"	39	Chau-apau	23	"
5	Chau-qui-tow-ly	30	"	40	Vau-tow-cauw	24	"
6	Li-apaw	24	Barbeiro	41	Liau-chew	23	"
7	Chau-chin-hoc	26	Cultivador	42	Su-aquay	18	"
8	Chau-apoi	30	"	43	Vau-awo	30	"
9	Lau-apauw	30	"	44	Kip-apow	26	"
10	Vau-atow	24	"	45	Ly-chac	25	"
11	Kip-aquaw	24	"	46	Chau-asio	30	Barbeiro
12	Ly-ahii	28	"	47	Chau-ayao	23	Cultivador
13	Chau-apáo	26	"	48	Chiu-atac	25	"
14	Ly-ahow	30	"	49	Liau chow	30	"
15	Lau-ahii	30	"	50	Tau-chow-cá	19	"

Na declaração do príncipe Gong, que fazia parte do convénio, lê-se:

> "... visto as operações dos agentes de emigração, no intento de subministrar cules a países estrangeiros, serem auctorizados em todos os portos abertos, quando feito de conformidade com este regulamento e sob a simultânea inspecção dos cônsules e das auctoridades chinas, se concluiu que onde esta inspecção não pode ser exercida, taes operações ser formalmente prohibidas".[32]

Como não existia naquela altura uma autoridade chinesa em Macau, obviamente esta inspecção não se podia realizar em Macau e, assim, foi proibida a emigração através de Macau, por um regulamento de 1866. Os portugueses atribuíram as razões desta interdição da emigração, através de Macau, às manipulações dos ingleses. Segundo Lourenço da Conceição, "Os Ingleses [...] procuravam chamar a si todo o controlo do tráfico, a fim de satisfazer as suas necessidades de mão-de-obra".[33]

Neste período, de máxima prosperidade do tráfico de cules em Macau (1866-1874), os principais carregadores dos cules já não eram os navios americanos. O Congresso americano tinha aprovado um "Act" em 1862, em que proibia os cidadãos ou residentes americanos de transportar trabalhadores não livres, para qualquer lugar. Se bem que, segundo diziam, este Act não fosse devidamente observado e cumprido, o número de navios, que usavam a bandeira americana e transportavam cules, diminuiu. Houve casos em que os navios americanos mudavam de bandeira, tornavam-se propriedade de outras nacionalidades e continuavam a ser fretados para transportarem os cules.[34] Segundo Denise Helly, de 1853 a 1858, os navios ingleses predominaram no tráfico de cules chineses, pois entre as 100 viagens realizadas durante este período, 36 foram feitas por navios britânicos.[35] A seguir a este período, os navios americanos passaram a prevalecer entre os carregadores. A partir de 1860, os navios ingleses, holandeses e americanos retiraram-se do tráfico de cules e os agentes de emigração recorriam a navios franceses. Porém, os navios franceses não eram suficientes para transportarem os cules, pois os importadores de cules compravam aos ingleses e americanos *clippers* ou vapores, a bordo dos quais içavam as bandeiras espanholas e portuguesas, ou as dos países da América Central.[36]

Depois da Segunda Guerra do Ópio, a navegação dos vapores americanos e ingleses da linha Hong Kong-Macau-Cantão conheceu um desenvolvimento notável. Em 1865, uma nova companhia de navegação, de navios a vapor, foi estabelecida em Hong Kong por mercadores ingleses e americanos, a Hong Kong Canton and Macao Steamboat Company.[37] Esta nova companhia monopolizou esta linha Hong Kong-Macau-Cantão, transportando regularmente as mercadorias e passageiros – incluindo os cules raptados ou seduzidos a partir das aldeias ou cidades da província de Guangdong – entre os três portos e outros ancoradouros de escala, segundo um horário fixo.

Desde a Portaria de 12 de Dezembro de 1853 até aos regulamentos da emigração aprovados em 1873, as autoridades portuguesas de Macau tinham decretado uma série de disposições para regular a emigração chinesa.[38] Muitos desses regulamentos seguiam as disposições de Hong Kong e da China a respeito da emigração. Ademais, os cônsules portugueses em Cuba e no Peru também foram encarregados de tomar conta dos cules chineses nestas duas regiões. Não obstante, segundo o autor anónimo que publicou o artigo "Macao and Its Slave Trade" em *The China Review*, os regulamentos de Macau eram excelentes apenas no papel e as causas da ineficácia dessas disposições eram a ausência completa de qualquer desejo ou intenção honesta neste assunto.[39]

ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE CULES PELO PORTO DE MACAU (MEADOS DE 1872-1874)

Actuação das autoridades de Guangdong (meados de 1872 até 1874)

Só a partir de meados de 1872, depois de o vice-rei ter sido repreendido severamente pelo Zongli Yamen 总理衙门[40] (devido a uma comunicação do embaixador americano, Frederick Low, de Junho de 1872, em que este acusava as autoridades do Sul da China de serem negligentes e não impedirem o tráfico de cules, sendo, portanto, cúmplices do tráfico humano), é que as autoridades de Cantão começaram a actuar no sentido de impedir a emigração de cules por Macau.[41]

A partir daí, Ruilin 瑞麟 começou a mandar, em vez dos vapores de patrulha comandados por estrangeiros, os juncos de guerra liderados pelos comandantes chineses, para patrulharem os rios, com

o objectivo de vigiar o tráfico de cules.[42] Para além disso, o vice-rei também mandou fiscalizar, no porto de Huangpu ou no seu caminho, os vapores estrangeiros de Hong Kong que navegavam diariamente entre Cantão e Macau. Esta inspecção, sobre os vapores estrangeiros, não se podia realizar sem a assistência do cônsul britânico em Cantão, B. Robertson, que serviu de intermediário entre as autoridades chinesas e as companhias de vapores de Hong Kong, dando cartas aos oficiais chineses para os capitães dos vapores estrangeiros, em que os advertia de que cooperassem nas inspecções.[43]

Ruilin.

O vice-rei protestara, repetidas vezes, junto do governo de Macau, contra o tráfico de cules no Território. Todavia, o governo de Macau desmentira as acusações, dizendo que a emigração pelo porto de Macau era voluntária.[44]

As acções fiscalizadoras das autoridades chinesas, no estuário do rio das Pérolas, na segunda metade de 1872, forçaram os corretores de Macau a procurar, no princípio de 1873, os cules na costa oeste, isto é, nas prefeituras de Gaozhou, Lianzhou e Leizhou. Em Março e Abril de 1873, as autoridades chinesas detiveram nesta zona navios de Macau com cules raptados a bordo.[45]

No início da 2.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi (Março de 1873), Ruilin recebeu, através de um mandarim da prefeitura de Leizhou, Zhang Chongke 张崇恪, a notícia de que nove navios de Macau com ocidentais a bordo estavam ancorados nas águas de Tong-ming-fan 通明汎, do distrito de Suixi, e que esses navios recusaram a fiscalização das autoridades locais, sendo bastante suspeitos. Assim, o vice-rei mandou o oficial militar Fan Ganting 范干挺 com alguns vapores para prender esses navios de Macau. Dois navios de Macau, um português e um chinês que se fingia de ocidental, e dezenas de marinheiros, foram detidos. Oito cules raptados foram resgatados dos dois navios.[46]

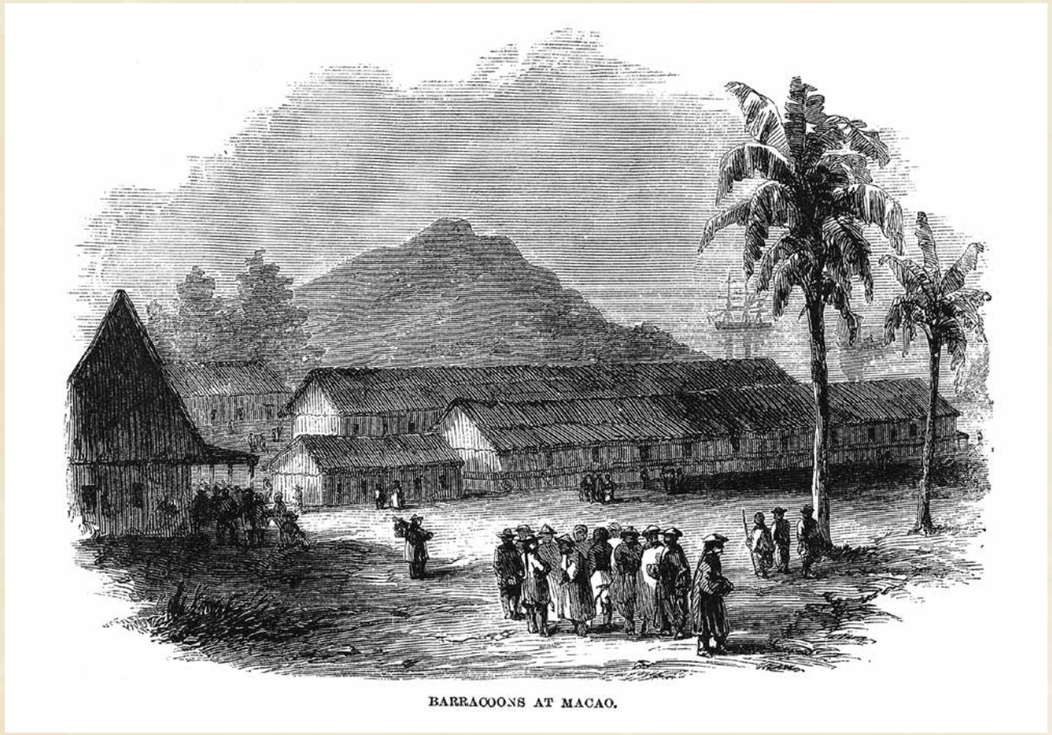
Em Abril de 1873, o vice-rei foi informado de que uma vintena de navios de Macau, com três ou quatro ocidentais a bordo, se dirigiam de Macau para a costa oeste, com o objectivo de raptarem e aliciarem cules. Ruilin mandou, novamente, o oficial Fan Ganting para Shi-tou-bu 石头步, na prefeitura de Lianzhou. Desta vez, três navios, três portugueses e 19 marinheiros, foram presos e foram resgatados 60 cules.[47]

Nos dois casos, os ocidentais e marinheiros chineses presos e alguns dos cules resgatados foram enviados para Cantão, para serem interrogados pelas autoridades provinciais. Depois dos interrogatórios, os ocidentais e os marinheiros chineses confessaram que tinham sido recrutados pelos barracões de Macau para irem para a costa oeste e ali raptar e aliciar cules.[48]

O governador de Macau, visconde de S. Januário (Januário Correia de Almeida), solicitou ao vice-rei que os portugueses presos fossem extraditados para Macau, para serem interrogados e castigados pelo governo do Território. O vice-rei aceitou esta petição.[49]

O visconde de S. Januário enviou, então, uma proclamação a Ruilin, em que declarava que os portugueses estavam proibidos de recrutar trabalhadores no interior da China e de os levarem para o exterior. O vice-rei apontou, na sua resposta ao governador de Macau, do dia 6 da 4.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi, que, nesta proclamação, faltava indicar as punições a serem aplicadas aos que violassem este decreto do governador da colónia. O vice-rei fez notar, ainda, que a segurança dos ocidentais de outras nacionalidades, que viajassem ou difundissem a religião nas diversas partes da China, podia ser comprometida pelas acções dos portugueses, isto é, o rapto de cules. Isto porque os chineses não conseguiam distinguir os estrangeiros de diferentes países, podendo assim confundir os ocidentais de outras nacionalidades com os corretores portugueses, que vendiam chineses para o estrangeiro.[50] O vice-rei também repetiu, neste mesmo ofício, ao visconde de S. Januário, o regulamento da emigração de 1866 e a proibição da emigração pelo porto de Macau, decretadas pelo Zongli Yamen. Ruilin pediu ao governador de Macau para encerrar todos os barracões de Macau, proibir os mercadores ocidentais de recrutarem e exportarem cules a partir de Macau, deter os corretores chineses e extraditá-los para Cantão.[51]

Após os dois casos de navios de Macau serem detidos pelas autoridades chinesas, na Primavera de 1873, o governador de Macau incumbiu o cônsul espanhol em Cantão de propor ao vice-rei um projecto em que o cônsul espanhol seria autorizado a abrir uma casa de emigração em Cantão e os emigrantes recrutados seriam transportados para Macau e de lá para o exterior. Segundo este projecto do governador de Macau, os oficiais chineses seriam convidados a inspeccionar o transporte dos emigrantes de Cantão para Macau e a verificarem a sua vontade. O visconde de S. Januário dizia que as irregularidades em Macau cessariam se o vice-rei aprovasse este projecto, de permitir aos espanhóis recrutarem os emigrantes em Cantão. Contudo, o vice-rei recusou esta sugestão.[52]



"Barracoons at Macao", *Harper's New Monthly Magazine*, Junho de 1864.

Além de mandar os oficiais locais, civis e militares, fiscalizar com rigor o tráfico de cules e de solicitar ao governador de Macau a proibição da emigração por Macau, o vice-rei também publicou uma proclamação, advertindo os senhores e pequenos nobres locais para tomarem precauções contra os crimes dos corretores, avisando os aldeãos dos enganos dos corretores. Os senhores e os pequenos nobres locais também deveriam encarregar-se de persuadir os vagabundos locais a não se envolverem nas actividades de rapto e de aliciamento de pessoas. Se descobrissem corretores nas aldeias, os senhores e pequenos nobres deviam informar as autoridades locais ou deterem, eles próprios, os criminosos.[53] Além dos senhores e dos pequenos nobres, de cada distrito e de cada aldeia, os oficiais chineses locais também foram advertidos pelo vice-rei, para reforçarem as inspecções sobre o tráfico de cules, em cooperação com as forças armadas de terra e mar, e publicarem anúncios para avisar as pessoas dos enganos dos corretores e de apreenderem e punirem os corretores chineses. Ao aperceberem-se da presença de navios de corretores com ocidentais a bordo, na área sob sua jurisdição, as autoridades locais deveriam deter esses navios ou informar o vice-rei para que ele mandasse apresar os navios dos corretores. Os oficiais negligentes seriam demitidos e repreendidos.[54]

No ofício do vice-rei de Cantão ao Zongli Yamen, de 15 da 5.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi (1873), o vice-rei informava quão difícil era vigiar e impedir o tráfico de cules em Macau. Por um lado, os portugueses em Macau não tinham outro comércio lucrativo senão o tráfico de cules. As receitas anuais do governo de Macau, resultantes do tráfico de cules, ascendiam a mais de 200 mil dólares de prata. Não só o governador de Macau, mas também o rei de Portugal, estavam relutantes em abolir a emigração por Macau. Por outro lado, os vagabundos chineses, que não tinham qualquer profissão, eram incitados por interesses pecuniários para raptar e aliciar os chineses inocentes. Os corretores chineses andavam por todos os lados e era difícil impedi-los. O vice-rei contactou o visconde de S. Januário, pedindo-lhe para fechar os barracões. Porém, se o governador se recusasse encerrar os barracões, ou se declarasse a abolição do tráfico de cules, mas clandestinamente anuísse à continuação da emigração, o governo chinês, do ponto de vista do vice-rei, não deveria entrar precipitadamente em guerra com o governo português. Também não convinha enviar, pelo governo de Cantão, representantes para inspecionar o tráfico em Macau, em conformidade com a Convenção da Emigração de 1866, dado que Portugal ainda não ratificara o tratado com a China (a Convenção de 1866 só era aplicável aos países dos tratados) e, ainda, informava que havia já muito tempo que não residia um oficial chinês em Macau, pelo que a situação deste Território não poderia ser controlada por um ou dois representantes expedidos pelo governo provincial. Ruilin confessava que a questão, de impedir o tráfico de cules em Macau, superava a sua sabedoria e capacidade, pelo que ele solicitava instruções ao Zongli Yamen.[55] Todavia, parecia que o Zongli Yamen também não dispunha de uma boa estratégia.

O embaixador britânico em Portugal, desde 1869 (ou ainda mais cedo), sob as instruções do Foreign Office, informara o governo de Lisboa das crueldades da emigração chinesa a partir de Macau, como seja, o caso de 48 cules chineses serem marcados a ferro quente pelo patrão peruano, o levantamento dos cules a bordo do navio francês *Nouvelle Pénélope*,[56] a tragédia do navio de cules de São Salvador *Dolores Ugarté*,[57] entre outras.[58] O embaixador britânico, em Portugal, nos seus ofícios ao governo de Lisboa, informava que era desejo do governo britânico que o governo português reprimisse ou, pelos menos, regulasse a emigração por Macau que, em muitos casos, possuía todas as características cruéis do tráfico de escravos. Também referia que, se não fossem adoptadas medidas eficazes pelo governo de Macau, para suprimir as irregularidades, o governo chinês provavelmente não se manteria indiferente aos sofrimentos dos seus súbditos.[59]

No fim de 1872, o governo de Londres comunicou ao governador de Hong Kong que era necessária uma nova legislação para impedir os residentes de Hong Kong de participarem no tráfico de cules em Macau.[60] Em 1873, o governo de Hong Kong promulgou três portarias, *Ordinances* n.os 3, 5, 6 de 1873, para cortar a ligação de Hong Kong com o tráfico de cules em Macau e para proteger os emigrantes chineses, dos dois sexos, que partiam de Hong Kong. A *Ordinance* n.º 3 proibia o equipamento e o abastecimento de navios de cules em Hong Kong. A *Ordinance* n.º 5 visava eliminar as irregularidades na emigração chinesa pelo porto de Hong Kong. A *Ordinance* n.º 6 impunha medidas para protecção das mulheres e menores do sexo feminino e para suprimir os abusos relativos à emigração chinesa.[61]

Em Abril de 1873, o Chefe de Justiça de Hong Kong declarou que o tráfico de cules era um tipo de tráfico de escravos.[62] Depois, o governo de Hong Kong interditou, de acordo com a nova *Ordinance* n.º 3 desse ano, que se abastecessem e equipassem os navios de cules em Hong Kong.[63] A 24 de Agosto de 1873, o governador de Hong Kong ordenou a expulsão dos navios de cules que estavam a ser equipados e reparados no porto de Hong Kong. Esses navios mudaram-se, assim, para Huangpu. Em Setembro, sete navios peruanos foram mandados partir de Huangpu e das águas adjacentes pelo inspetor interino da alfândega de Cantão, H. O. Brown, sob as ordens do vice-rei. O cônsul britânico em Cantão, que tinha informado o vice-rei, já em Julho de 1873, da decisão do governo de Hong Kong de expulsar os navios de cules, incitou também o vice-rei a expulsar os navios de cules ancorados em Huangpu.[64] Em Outubro, um navio belga e outro italiano, suspeitos de transportarem cules, também foram expulsos de Huangpu. Assim, aos navios de cules de qualquer nacionalidade, quer fossem dos países sem tratados com a China, quer das potências dos tratados, foram proibidos de fundearem em Huangpu e nas águas adjacentes.[65]

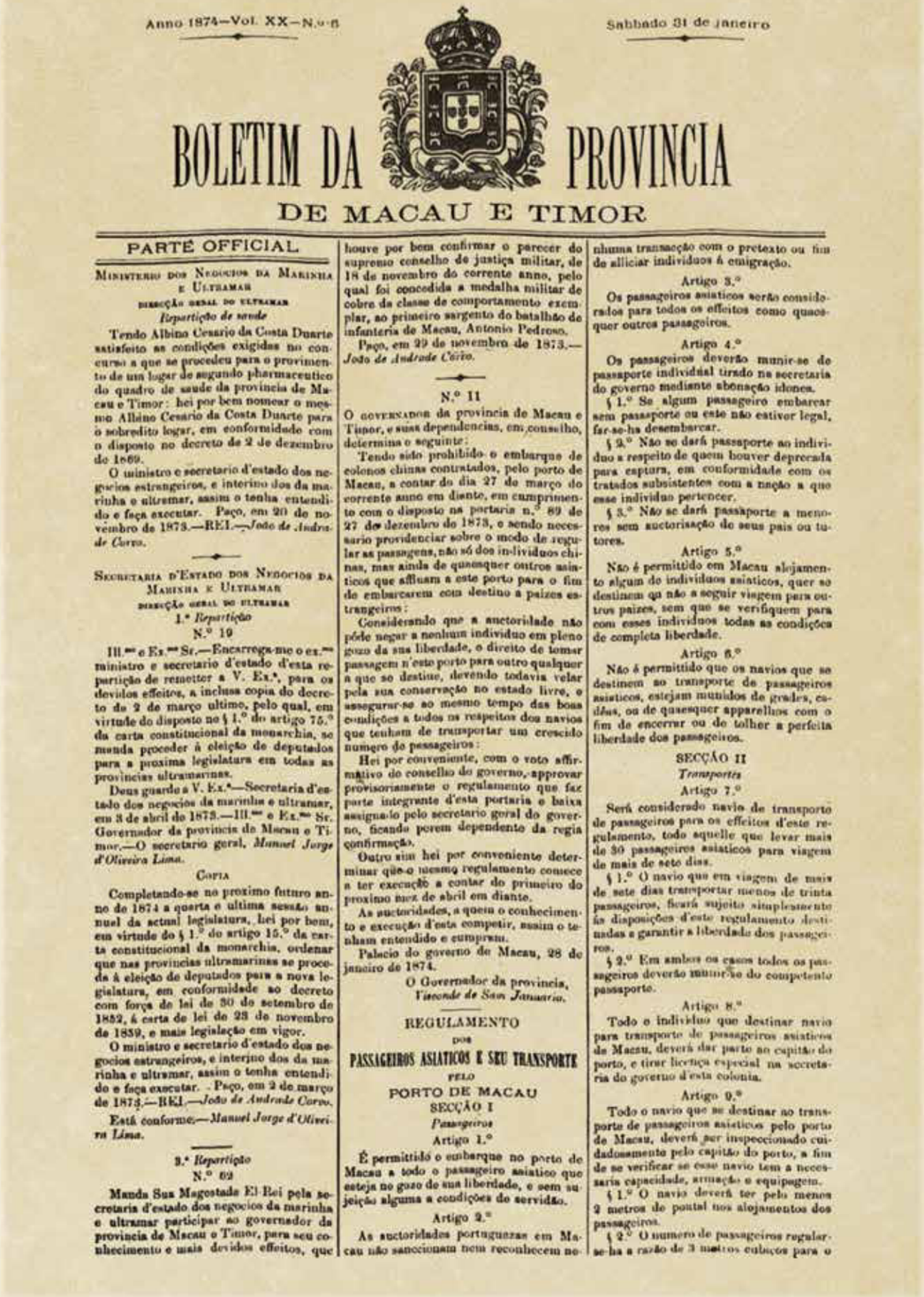
Até Setembro de 1873, Macau ficou bloqueado pelos navios de guerra chineses, por ordem do vice-rei, todos os navios que entravam e saiam deste porto eram inspecionados pelos oficiais chineses. Se fossem descobertos cules a bordo, os navios seriam levados para Huangpu.[66] É no ofício de Ruilin ao Zongli Yamen, de 24 da 12.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi (princípio de 1874), que encontramos, pela primeira vez, uma referência do vice-rei às suas ordens de mandar os navios de patrulha e canhoneiras a vapor patrulhar rigorosamente as águas em torno de Macau e de dar ordens, aos postos fiscais, para que inspecionassem o tráfico de cules e detivessem os corretores chineses.[67] Os navios chineses, com destino a Macau, eram obrigados a prestar, às autoridades chinesas, uma garantia escrita, assegurando que não havia cules a bordo. Ao serem examinados, se se descobrissem cules a bordo, os proprietários dos navios seriam castigados severamente.[68]

Abolição da emigração de cules pelo porto de Macau

O embaixador britânico na China, Thomas Wade, comunicou ao Zongli Yamen, a 1 da 12.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi (início de 1874), que tinha recebido um telegrama do cônsul britânico em Cantão, Brooke Robertson, do dia 11 da 11.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi, em que o cônsul informava o embaixador em Pequim da abolição da emigração de cules pelo porto de Macau, decretada pelo governo de Macau a partir do dia 8 da 11.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi (27 de Dezembro de 1873).[69] Doze dias depois, o Zongli Yamen recebeu um comunicado do governador de Macau sobre o mesmo assunto.[70] O ministro p[ortuguês dos Negócios Estrangeiros, João de Andrade Corvo, comunicou ao embaixador britânico, em Lisboa, que a emigração a partir da colónia portuguesa adoptaria os regulamentos da emigração chinesa vigentes em Hong Kong.[71]

Desde a Portaria de 12 de Dezembro de 1853 até aos regulamentos da emigração aprovados em 1873, as autoridades portuguesas de Macau tinham decretado uma série de disposições para regular a emigração chinesa.

Depois da promulgação da abolição da emigração chinesa por contrato pelo visconde de S. Januário em 27 de Dezembro de 1873, o vice-rei de Cantão ordenou que os oficiais chineses não afrouxassem a vigilância e continuassem a fiscalizar o tráfico de cules, como dantes.[72] O governo chinês, tanto o vice-rei de Cantão como o Zongli Yamen, suspeitavam que o tráfico de cules pelo porto de Macau não terminaria, realmente, depois de 27 de Março de 1874. Além de recear a reabertura dos barracões em Macau, o Zongli Yamen também receava que o tráfico de cules fosse transferido para outros portos da costa chinesa após o fim da emigração em Macau. Concordando com a opinião do Zongli Yamen, o Superintendente do Comércio do Mar do Sul (*Nanyang Tongshang Dachen* 南洋通商大臣), Li Zongyi 李宗义, oficiou ao alto funcionalismo de Guangdong e de Fujian e, também, às alfândegas de Jiangsu e de Zhejiang, no sentido dessas autoridades



Anno 1874—Vol. XX—N.º 5 Sabbado 31 de janeiro

BOLETIM DA PROVINCIA DE MACAU E TIMOR

PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

Repartição de saude

Tendo Albino Cesario da Costa Duarte satisfeito as condições exigidas no concurso a que se procedeu para o provimento de um logar de segundo pharmaceutico do quadro de saude da provincia de Macau e Timor: hei por bem nomear o mesmo Albino Cesario da Costa Duarte para o sobredito logar, em conformidade com o disposto no decreto de 2 de dezembro de 1869.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e ultramar, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de novembro de 1873.—REI.—*João de Andrade Corvo.*

SECRETARIA D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

1.ª *Repartição*

N.º 19

Ill.mo e Ex.mo Sr.—Encarrega-me o ex.mo ministro e secretario d'estado d'esta repartição de remetter a V. Ex.ª, para os devidos effeitos, a inclusa copia do decreto de 2 de março ultimo, pelo qual, em virtude do disposto no § 1.º do artigo 75.º da carta constitucional da monarchia, se manda proceder á eleição de deputados para a proxima legislatura em todas as provincias ultramarinas.

Deus guarde a V. Ex.ª—Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de abril de 1873.—Ill.mo e Ex.mo Sr. Governador da provincia de Macau e Timor.—O secretario geral, *Manuel Jorge d'Oliveira Lima.*

COPIA

Completando-se no proximo futuro anno de 1874 a quarta e ultima sessão annuel da actual legislatura, hei por bem, em virtude do § 1.º do artigo 15.º da carta constitucional da monarchia, ordenar que nas provincias ultramarinas se proceda á eleição de deputados para a nova legislatura, em conformidade ao decreto com força de lei de 30 de setembro de 1852, á carta de lei de 23 de novembro de 1859, e mais legislação em vigor.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e ultramar, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 2 de março de 1873.—REI.—*João de Andrade Corvo.*

Está conforme.—*Manuel Jorge d'Oliveira Lima.*

2.ª *Repartição*

N.º 62

Manda Sua Magestade El-Rei pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar participar ao governador da provincia de Macau e Timor, para seu conhecimento e mais devidos effeitos, que houve por bem confirmar o parecer do supremo conselho de justiça militar, de 18 de novembro do corrente anno, pelo qual foi concedida a medalha militar de cobre da classe de comportamento exemplar, ao primeiro sargento do batalhão de infanteria de Macau, Antonio Pedroso.

Paço, em 29 de novembro de 1873.—*João de Andrade Corvo.*

N.º 11

O GOVERNADOR da provincia de Macau e Timor, e suas dependencias, em conselho, determina o seguinte:

Tendo sido prohibido o embarque de colonos chinas contratados, pelo porto de Macau, a contar do dia 27 de março do corrente anno em diante, em cumprimento com o disposto na portaria n.º 89 de 27 de dezembro de 1873, e sendo necessario providenciar sobre o modo de regular as passagens, não só dos individuos chinas, mas ainda de quaesquer outros asiaticos que affluam a este porto para o fim de embarcarem com destino a paizes estrangeiros:

Considerando que a auctoridade não póde negar a nenhum individuo em pleno gozo da sua liberdade, o direito de tomar passagem n'este porto para outro qualquer a que se destine, devendo todavia velar pela sua conservação no estado livre, e assegurar-se ao mesmo tempo das boas condições a todos os respeitos dos navios que tenham de transportar um crescido numero de passageiros:

Hei por conveniente, com o voto affirmativo do conselho do governo, approvar provisoriamente o regulamento que faz parte integrante d'esta portaria e baixa assignado pelo secretario geral do governo, ficando porem dependente da regia confirmação.

Outro sim hei por conveniente determinar que o mesmo regulamento comece a ter execução a contar do primeiro do proximo mez de abril em diante.

As auctoridades, a quem o conhecimento e execução d'esta competir, assim o tenham entendido e cumpram.

Palacio do governo de Macau, 28 de janeiro de 1874.

O Governador da provincia,
Visconde de San Januario.

REGULAMENTO

DOS

PASSAGEIROS ASIATICOS E SEU TRANSPORTE

PELO

PORTO DE MACAU

SECÇÃO I

Passageiros

Artigo 1.º

É permittido o embarque no porto de Macau a todo o passageiro asiatico que esteja no gozo de sua liberdade, e sem sujeição alguma a condições de servidão.

Artigo 2.º

As auctoridades portuguezas em Macau não sancionam nem reconhecem nenhuma transacção com o pretexto ou fim de alliciar individuos á emigração.

Artigo 3.º

Os passageiros asiaticos serão considerados para todos os effeitos como quaesquer outros passageiros.

Artigo 4.º

Os passageiros deverão munir-se de passaporte individual tirado na secretaria do governo mediante abonação idonea.

§ 1.º Se algum passageiro embarcar sem passaporte ou este não estiver legal, far-se-ha desembarcar.

§ 2.º Não se dará passaporte ao individuo a respeito de quem houver deprecada para captura, em conformidade com os tratados subsistentes com a nação a que esse individuo pertencer.

§ 3.º Não se dará passaporte a menores sem auctorisação de seus pais ou tutores.

Artigo 5.º

Não é permittido em Macau alejamento algum de individuos asiaticos, quer se destinem ou não a seguir viagem para outros paizes, sem que se verifiquem para com esses individuos todas as condições de completa liberdade.

Artigo 6.º

Não é permittido que os navios que se destinem ao transporte de passageiros asiaticos, estejam munidos de grades, cadêas, ou de quaesquer apparelhos com o fim de encerrar ou de tolher a perfeita liberdade dos passageiros.

SECÇÃO II

Transportes

Artigo 7.º

Será considerado navio de transporte de passageiros para os effeitos d'este regulamento, todo aquelle que levar mais de 30 passageiros asiaticos para viagem de mais de sete dias.

§ 1.º O navio que em viagem de mais de sete dias transportar menos de trinta passageiros, ficará sujeito simplesmente ás disposições d'este regulamento destinadas a garantir a liberdade dos passageiros.

§ 2.º Em ambos os casos todos os passageiros deverão munir-se do competente passaporte.

Artigo 8.º

Todo o individuo que destinar navio para transporte de passageiros asiaticos de Macau, deverá dar parte ao capitão do porto, e tirar licença especial na secretaria do governo d'esta colonia.

Artigo 9.º

Todo o navio que se destinar ao transporte de passageiros asiaticos pelo porto de Macau, deverá ser inspeccionado cuidadosamente pelo capitão do porto, a fim de se verificar se esse navio tem a necessaria capacidade, armação e equipagem.

§ 1.º O navio deverá ter pelo menos 2 metros de pontal nos alojamentos dos passageiros.

§ 2.º O numero de passageiros regular-se-ha a razão de 3 metros cubicos para o

ordenarem aos oficiais locais do litoral, que vigiassem estritamente o tráfico de cules.[73] O próprio Zongli Yamen também oficiou as autoridades provinciais de Guangdong e de Fujian, mandando-as inspecionar a emigração nas zonas litorais, em especial nos portos de Shantou, Xiamen e Fuzhou.[74]

No princípio de 1874, o visconde de S. Januário deslocou-se a Cantão e encontrou-se com o vice-rei. O governador de Macau explicou ao vice-rei que estava preocupado com uma grande quantidade de corretores chineses que perderiam os meios de ganhar a vida, depois do fim do tráfico de cules em Macau. O vice-rei disse que o governo chinês não perseguiria os corretores chineses, se estes deixassem de raptar e aliciar pessoas. Podiam voltar para as suas terras, em paz e segurança. Porém, se tornassem a envolver-se em rapto e venda de pessoas, seriam perseguidos e punidos severamente. Se os corretores recusassem abandonar as suas actividades de venda de pessoas e se amotinassem em Macau, o governo de Cantão iria expedir, para o Território, forças armadas para os suprimir.[75] Segundo a proclamação do governador visconde de S. Januário, de 18 de Março de 1874 (1 da 2.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi), os antigos corretores, que pretendessem permanecer em Macau depois de 27 de Março de 1874, tinham de apresentar ao governo da colónia uma fiança e um fiador, assegurando que a pessoa afiançada dispunha de profissão decente e legal.[76]

O governo de Macau promulgou, em 28 de Janeiro de 1874, o Regulamento dos Passageiros Asiáticos e seu Transporte pelo Porto de Macau, com três secções e 26 artigos. Este regulamento entraria em vigor em Abril de 1874, depois do termo da emigração chinesa por contrato a partir de Macau.[77] O cônsul geral britânico em Havana, Dunlop, julgava que, com este regulamento, o tráfico de cules em Macau continuaria sob o nome de emigração livre e voluntária.[78] Os agentes da emigração de Macau, contudo, encontraram, neste Regulamento de passageiros asiáticos, maneira de restaurar o tráfico de cules. Obtinham do governo de Macau licenças para abrir pousadas e hotéis para acomodarem os passageiros chineses a caminho do estrangeiro, a partir de Macau. Na realidade, essas pousadas e hotéis não se diferenciavam dos antigos barracões. O vice-rei de Cantão oficiou ao governador S. Januário, perguntando-lhe pelo novo sistema de pousadas e hotéis. O visconde de S. Januário respondeu que, este novo sistema de estabelecer pousadas e hotéis, visava alojar os chineses que faziam comércio entre Macau e Singapura, Penang e Manila. Esses mercadores chineses, já antes de encerrarem os barracões, costumavam hospedar-se nessas pousadas e hotéis, quando estavam em Macau. Depois do encerramento dos barracões, em Macau, por ordem do governo, eles (os mercadores chineses) tinham solicitado ao governo de Macau a reabertura das pousadas.[79]

Ao receber a resposta do visconde de S. Januário, o vice-rei mandou o coronel Peng Yu 彭玉 a Macau, informando o governador de Macau de que, se a emigração fosse restaurada em Macau, quer sob o sistema de barracões, quer sob o de pousadas e hotéis, o vice-rei expediria as suas canhoneiras para Macau, desembarcando as forças armadas, com o objetivo de destruir as pousadas e trazer as pessoas envolvidas para Cantão, para os castigar. Como consequência, o visconde de S. Januário comunicou, ao vice-rei de Cantão, que tinha descoberto que, muitas pessoas que antes estavam envolvidas no tráfico de cules, tinham entrado no negócio das pousadas e que ele (S. Januário) tinha sido enganado por essas mesmas pessoas. Assim, e como já sabia a verdade, o governador de Macau mandou suprimir essas pousadas e a emigração de cules pelo porto de Macau chegou, definitivamente, ao fim. E se alguém tentasse restaurar a emigração de cules em Macau, as tropas portuguesas ajudariam as do vice-rei a reprimir o tráfico.[80]

Após o fim do tráfico de cules em Macau, o vice-rei de Cantão condecorou, com medalhas de ouro, o governador de Macau, visconde de S. Januário, o Procurador dos Negócios Sínicos e o cônsul de Portugal no Sião, António Feliciano Marques Pereira, elogiando as suas acções em prol da abolição do tráfico de cules em Macau.[81]

CONCLUSÃO

Desde o princípio da dinastia, os Qing tinham restringido e até proibido a partida dos chineses para o estrangeiro. Porém, esta proibição não havia sido estritamente cumprida pelas autoridades locais e os chineses tinham emigrado para além-mar, quer como mercadores, quer como artesãos e trabalhadores. Depois

"Regulamento dos Passageiros Asiáticos e seu Transporte pelo Porto de Macau", in *Boletim da Provincia de Macau e Timor*, 31 de Janeiro de 1874.

da Primeira Guerra do Ópio, a lei da proibição da emigração foi violada em grande escala pelas potências ocidentais. Por um lado, desde meados do século XIX, os trabalhadores chineses eram muito procurados pelos países e colónias ocidentais e recrutados agentes da emigração nos portos da costa chinesa; por outro lado, perante o direito de extraterritorialidade gozado pelos ocidentais nos portos dos tratados e as demonstrações de força militar dessas potências, as autoridades locais chinesas não dispunham de meios, a não ser recorrer à punição dos correctores chineses e repetir a antiga lei da proibição da emigração. Os mandarins evitavam, ao máximo, entrar em conflito com os ocidentais e reportar ao governo central em matéria da emigração chinesa.

A Segunda Guerra do Ópio proporcionou aos ingleses uma oportunidade de forçar o governo Qing a permitir e regular a emigração dos cules chineses.

Em 1859, durante a ocupação anglo-francesa da cidade de Cantão, o governador Bo Gui 柏贵 e, mais tarde, o vice-rei Lao Chongguang 劳崇光, por requerimento dos ingleses, permitiram a emigração chinesa por contrato. Em 1860, ainda sob a ameaça militar anglo-francesa, o governo central chinês, pelas Convenções de Pequim, permitiu o recrutamento dos trabalhadores chineses por ingleses e franceses para fora da China e o direito dos chineses a fazerem contratos com os ocidentais e emigrarem, sozinhos ou acompanhados pelas famílias. O abandono da lei secular da proibição à emigração, pelo governo chinês, fez parte das mutações que a China teve de enfrentar, perante as novas circunstâncias internacionais sem precedentes.[82] Depois de admitir a emigração por contrato, o próximo passo foi regular e uniformizar esta actividade em todos os portos abertos (dos tratados). A Convenção da Emigração, de 1866, prestava várias garantias aos direitos dos cules chineses e limitava o recrutamento e o embarque dos emigrantes aos portos dos tratados, proibindo o tráfico em Macau, um porto fora da jurisdição chinesa. Porém, alguns artigos deste acordo contrariavam os interesses dos mercadores e fazendeiros ocidentais, e não foi ratificada pelos governos de Londres e de Paris. Além disso, a Grã-Bretanha, a França e Espanha pressionavam o governo Qing para modificar alguns artigos desta convenção.

A Convenção de 1866, em vez de acabar com as irregularidades da emigração e terminar com o tráfico em Macau, produziu efeitos contrários, pois a emigração por contrato transferiu-se, quase totalmente, para Macau. Por um lado, o próprio convénio não estipulava medidas aplicáveis e eficientes para impedir o tráfico de cules em Macau; por outro lado, a Grã-Bretanha, França e Espanha não reconheciam o regulamento de 1866, outras potências ocidentais também não o cumpriam e não cooperavam com as autoridades chinesas. Mesmo os próprios funcionários chineses não observavam esse regulamento de 1866. A implementação da Convenção de 1866 parece ter sido somente um desejo do Zongli Yamen, do inspector-geral Robert Hart e, durante algum tempo, também do embaixador americano na China.

O governo Qing celebrou convenções com o Peru e a Espanha, dois dos principais recrutadores de cules em Macau, em 1874 e 1877, respectivamente. Essas duas convenções regulamentavam as condições da emigração chinesa para o Peru e Cuba. A Convenção de 1866 foi, assim, substituída. A partir daí, os países que tencionavam recrutar emigrantes chineses tinham de assinar acordos directamente com o governo chinês para regular, de antemão, todos os aspectos relevantes à emigração. O governo chinês começou, a partir dessas duas convenções, a enviar os seus representantes diplomáticos e cônsules para além-mar, com o fim de prestar protecção aos emigrantes chineses, no estrangeiro. Podemos ver as convenções com o Peru e a Espanha como resultado da recusa da Convenção de 1866 pelas grandes potências, sobretudo a Grã-Bretanha, e as suas intenções de legitimar e regular a emigração chinesa para o Peru e Cuba a partir dos portos abertos chineses e, assim, acabar com o tráfico por Macau.

Macau tinha sido um porto a partir do qual os chineses emigravam para além-mar. Antes da Guerra do Ópio, os ingleses e os portugueses recrutavam os trabalhadores chineses através de Macau para as suas colónias, nas diversas partes do mundo. A proibição da emigração não foi cumprida pelos oficiais chineses em Macau antes de 1849. Com o desenvolvimento da emigração de cules chineses neste porto, desde 1851, o governo chinês permaneceu ignorante e indiferente ao tráfico humano em Macau, durante um longo período.

Desde que os funcionários alfandegários chineses foram expulsos de Macau em 1849 até 1862, o governo Qing não prestou muita atenção à questão de Macau, pois nem sabia como tratar esta questão. Depois da celebração do tratado com Portugal, o governo chinês

pensava que, segundo o tratado, a China poderia continuar a nomear um oficial chinês (não um cônsul) para Macau. Porém, as duas partes contratantes não puderam chegar a um compromisso, na questão das atribuições do oficial chinês residente em Macau, pelo que o tratado de 1862 não foi ratificado.

Pela Convenção de 1866, a emigração chinesa por Macau foi declarada ilegal pelo governo chinês, visto que Macau se encontrava fora da jurisdição chinesa. A proibição da emigração por Macau foi, de facto, uma proposta de Robert Hart, o Inspector-Geral das Alfândegas.

O restabelecimento de uma autoridade chinesa em Macau podia, entre vários outros motivos, inspeccionar a emigração chinesa. Perante a recusa portuguesa de permitir a instalação de um oficial chinês, não cônsul, em Macau, Robert Hart, em 1867, planeou o 'Projeto Emily', peor qual a China deveria obter a jurisdição chinesa sobre Macau, através de uma compensação pecuniária aos portugueses. Em 1868, o embaixador espanhol na China, Sinibaldo de Mas, foi encarregado, pelo governo Qing, de negociar com o governo de Lisboa, neste sentido. Contudo, com o falecimento de Mas, este projecto falhou, tendo sido abandonado pelo governo chinês.

Esta pretensão dos Qing, de restabelecer uma autoridade chinesa em Macau, nunca teve oportunidade de se concretizar. Assim, não se podia realizar a supervisão da emigração chinesa, através deste oficial chinês residente em Macau.

A política das autoridades chinesas de Guangdong a propósito do tráfico de cules, em Macau, entre 1866 e a primeira metade de 1872, consistia em proibir os chineses irem para Macau, em perseguir e punir os corretores chineses, em protestar junto dos governadores de Macau através de ofícios. Antes de meados de 1872, a inspecção do transporte de cules para Macau, pelas autoridades de Guangdong, era menos eficaz e os funcionários de Guangdong foram mesmo acusados de serem cúmplices no tráfico humano. A despeito da Convenção de 1866 e das leis contra os correctores chineses elaboradas pelos vice-reis e governadores de Cantão e aprovadas pelo Zongli Yamen e pelo Conselho das Punições, o tráfico humano na província de Guangdong continuou a ser incontrolável. Por um lado, as actividades dos mercadores e navios ocidentais e os seus aliados chineses desdenhavam das leis chinesas, por outro lado, os funcionários eram impotentes e corruptos. Aliás, as potências ocidentais mostravam-se relutantes em prestar cooperação, e o governo de Macau não cumpria a sério as portarias da regulamentação da emigração, desmentindo que a emigração por Macau fosse involuntária e sem regulamentação.

Desde a segunda metade de 1872, a situação começou a transformar-se. Um elemento importante, que impulsionou o governo Qing a tomar uma posição mais dura em relação ao tráfico de cules, foi a atitude das grandes potências, os Estados Unidos da América e a Inglaterra.

Desde 1869, o cônsul americano em Xiamen, Charles le Gendre, manifestava a sua oposição contra o recrutamento de emigrantes pelos mercadores espanhóis, para Cuba. Em 1872, o embaixador americano na China, Frederick F. Low, criticava, num ofício ao Zongli Yamen, a inacção e a corrupção das autoridades provinciais do Sul da China, na inspecção da emigração, pedindo ao Yamen que mandasse observar estritamente a Convenção de 1866. O vice-rei Ruilin, tendo sido severamente censurado pelo Zongli Yamen e, também, pelo cônsul inglês em Cantão, D. B. Robertson, assim como, pela convicção de que o tráfico por Macau era criticado por muitos países ocidentais, começou a tomar medidas mais fortes e eficazes para impedir o tráfico em Macau, como sejam, inspeccionar os navios a vapor estrangeiros que navegavam entre Cantão e Macau, apreender as lorchas portuguesas que procuravam cules nas águas da costa oeste da província, expulsar os navios de cules ancorados em Huangpu e nas águas adjacentes. As acções do governo de Cantão, ao tratar dos navios ocidentais envolvidos no tráfico de cules, foram auxiliadas pelo cônsul britânico Brooke Robertson e encorajadas pela expulsão dos navios de cules, feita pelo governo de Hong Kong.

À medida que o governo de Guangdong reforçava a inspecção sobre o tráfico humano e que o governo de Londres pressionava constantemente o governo de Lisboa, as medidas tomadas por este tornaram-se mais rigorosas e a emigração dos cules pelo porto de Macau foi, finalmente, abolida em Março de 1874. RC

NOTAS

1 Chen Hansheng 陈翰笙 (ed.), *Huagong chuguo shiliao huibian* 华工出国史料汇编 (Documentos Históricos sobre a Emigração dos Trabalhadores Chineses), 4.ª Série: *Guanyu huagong chuguo de zhongwai zonghexing zhuzuo* 关于华工出国的中外综合性著作 (Obras Inclusivas e Materiais não oficiais Chineses e Estrangeiros sobre a Emigração dos Trabalhadores Chineses", p. 146. Citado em Deng Kaisong 邓开颂 e Huang Qichen 黄启臣 (eds.), *Aomen gangshi ziliao huibian: 1553-1986* 澳门港史资料汇编1553-1986 (Compilação de Materiais sobre a História do Porto de Macau 1553--1986), pp. 351-352.

2 *Ibidem*; Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trading to China 1635-1834*, Vol. III, pp. 17-18. Citados em Deng Kaisong e Huang Qichen (eds.), *Aomen gangshi ziliao huibian...*, pp. 352-354. Sobre as imposições dos mandarins sobre Macau antes de 1849, veja-se, Leonor Diaz de Seabra, *Macau e o Sião: Relações Históricas nos Séculos XVIII e XIX*, pp. 36-40.

3 "The Chinese Community in Trinidad and Tobago", *Sunday Express*, 26 Agosto, 1984.

4 Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trade...*, Vol. I, pp. 360-361, *apud* Deng Kaisong e Huang Qichen (eds.), *Aomen gangshi ziliao huibian...*, p. 351.

5 Hosea Ballou Morse, *The Chronicles of the East India Company Trade...*, p. 203, *apud* Deng Kaisong e Huang Qichen (eds.), *Aomen gangshi ziliao huibian...*, p. 354.

6 Shu Changsheng, "Chineses no Rio de Janeiro", in http://leiturasdahistoria.uol.com.br/ESLH/Edicoes/17/imprime125466.asp. Veja-se, também, Leonor Diaz de Seabra, "Intercâmbio Cultural entre Macau e Brasil", *Revista de Cultura* - Edição Internacional 46, Macau, pp. 7-19.

7 Doc. 0158/C0614-077/Cx. 03, R. 12/1488, *in* Liu Fang 刘芳 (ed.), Zhang Wenqin 章文钦 (rev.), *Qingdai Aomen zhongwen dang'an huibian* 清代澳门中文档案汇编 (Colecção de Documentos Sínicos do IAN/TT Referentes a Macau durante a Dinastia Qing), Vol. 1, p. 124.

8 Almerindo Lessa, *Macau: Ensaios de Antropologia Portuguesa dos Trópicos*, p. 265.

9 *Ibidem*. Sobre este assunto veja-se também Carlos Francisco Moura, *Colonos Chineses no Brasil no Reinado de D. João VI*.

10 No que se refere a Cuba, é lá que irá ter uma activa acção diplomática Eça de Queiroz, para onde fora nomeado cônsul em 1872 (ficando em Havana até 1874), procurando proteger os chineses, que alegavam a qualidade de súbditos portugueses.

11 Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*, p. 121, Tabela 5.

12 *Ibidem*, p. 120.

13 Persia C. Campbell, *Chinese Coolie Emigration to Countries within the British Empire*, p. 153.

14 "Carta de um Americano Residente em Macau a Outro Americano Residente de Hong Kong, 12.º ano do reinado de Tongzhi (1873)', *in* Arquivos do Zongli Yamen: Pastas Purificadas (总署清档), *apud* Chen Hansheng (ed.), *Huagong chuguo shiliao huibian*, 1.ª Série: *Zhongguo guanfang wenjian xuanji* 中国官方文件选辑 (Documentos Oficiais Chineses ", pp. 251-252.

15 Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade…*, p. 120.

16 Robert L. Irick, *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*, p. 203.

17 Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade…*, p. 120.

18 *Ibidem*.

19 *Ibidem*, p. 121, Tabela 5.

20 *Ibidem*, p. 120.

21 "Nova Carreira de Vapores", in *Boletim do Governo da Provincia de Macao, Timor, e Solor*, Vol. I, n.º 8, 9 de Dezembro de 1854, disponível em http://btimor.iict.pt/pagtim/vtim001.asp?menuAno=1854&menuMes=12&menuDia=09&imageField2.x=14&imageField2.y=16&offset=-1.

22 Qi Yi 齐易 (ed.), *Guangdong hangyunshi jindai bufen* 广东航运史: 近代部分 (História da Navegação de Guangdong: Parte da Era Moderna), pp. 6-7.

23 Deng Kaisong e Huang Qichen (eds.), *Aomen gangshi ziliao huibian...*, p. 253.

24 Ferreira do Amaral encerrou a alfândega chinesa em Macau e expulsou os funcionários desta repartição, em Março de 1849. O governo de Cantão respondeu a esta acção com a transferência dos mercadores chineses de Macau para Huangpu. A saída dos mercadores chineses desta cidade resultou na depressão do seu comércio, pelo que, desde Outubro de 1851 até Dezembro de 1852, as autoridades portuguesas tinham planos de negociar com os chineses e restaurar a alfândega chinesa em Macau. Wu Zhiliang 吴志良, Tang Kaijian 汤开建, Jin Guoping 金国平 (eds.), *Aomen biannianshi* 澳门编年史 (Cronologia da História de Macau), pp. 1678, 1679, 1683, 1689, 1690.

25 *Ibidem*, p. 1690.

26 Pe. Manuel Teixeira, *O Comércio de Escravos em Macau / The So Called Portuguese Slave Trade in Macao*, p. 24.

27 Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade…*, p. 120. Denise Helly, *Idéologie et ethnicité: Les Chinois Macao à Cuba: 1847-1886*, p. 93.

28 Persia C. Campbell, *Chinese Coolie Emigration…*, pp. 115-116. Cf. Arnold J. Meagher, J., *The Coolie Trade…*, p. 120.

29 *Ibidem*, p. 158.

30 *Ibidem*, pp. 158-159.

31 "Memorial do Zongli Yamen ao Trono, 26 da 1.ª lua do 5.º ano do reinado de Tongzhi", *in* Arquivos do Zongli Yamen: Pastas Purificadas (总署清档), *apud* Chen Hansheng, *Huagong chuguo shiliao huibian*, 1.ª Série: *Zhongguo guanfang wenjian xuanji*, pp. 154-161.

32 Lourenço Maria da Conceição, *Macau entre Dois Tratados com a China: 1862-1887*, p. 82.

33 *Ibidem*.

34 Maria Teresa Lopes da Silva, "Macau e os cules na política dos EUA (1844-1874)", *Revista de Cultura* - Edição Internacional 29, 2009, pp. 23-24.

35 Denise Helly, *Idéologie et ethnicité...*, p. 73.

36 *Ibidem*.

37 Qi Yi (ed.), *Guangdong hangyunshi jindai bufen*, p. 7.

38 Os diversos regulamentos sobre a emigração chinesa decretados pelo governo de Macau podem ser encontrados nos relevantes números do Boletim Oficial de Macau. Em Pe. Manuel Teixeira, *O Comércio de Escravos...* também se encontram referências aos regulamentos a respeito da emigração determinados pelo governo de Macau.

39 "Macao and Its Slave Trade", in The China Review, or Notes & Queries on the Far East, Vol. 2, No. 1, 1873, p. 19. Disponível em http://hkjo.lib.hku.hk/exhibits/show/hkjo/browseArticle?book=b35317450&issue=260114.

40 Zongli Yamen 总理衙门 era o Ministério dos Negócios Estrangeiros do governo Qing, criado depois da Segunda Guerra do Ópio em função do memorial do Príncipe Gong (恭亲王) e de Wen Xiang 文祥 de Janeiro de 1861. Antes da sua criação, na administração do governo chinês não havia um instituto *ad hoc* que se destinasse a tratar dos negócios com as potências ocidentais. Na realidade, as funções do Zongli Yamen ultrapassaram sobremaneira as de um Ministério dos Negócios Estrangeiros. Com a Inspeção das Alfândegas Marítimas Imperiais sujeita à liderança do Zongli Yamen, em vez do Conselho das Fazendas (Hubu 户部), o Yamen desempenhou um papel significativo no "Movimento do auto-fortalecimento" (*Yangwu yundong* 洋务运动 or *Ziqiang yundong* 自强运动) e em outros assuntos internos e externos chineses, pelo menos, nas décadas 60 e 70 do século XIX. Zhuo Zunhong 卓遵宏,"Qingji waijiao zhiquan de shandi yibasanliu yibaliuyi" (清季外交职权的嬗递一八三六－一八六一 (Evolução das funções e poderes diplomáticos da dinastia Qing, 1836-1861) e Fu Zongmao 傅宗懋, "Qingdai zongli geguo shiwu yamen yu junjichu zhi guanxi" 清代总理各国事务衙门与军机处之关系 (Relações entre o Zongli Yamen e o Grande Conselho da dinastia Qing), in *Zhongguo jindai xiandai shi lunji* 中国近代现代史论集 (Colecção de Ensaios sobre a História Moderna e Contemporânea da China), Vol. 7, pp. 151-175, 185-228.

41 Robert L. Irick, *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*, pp. 258, 271-272.

42 Segundo Arnold J. Meagher, o vice-rei de Cantão, Ruilin 瑞麟, havia enviado os juncos de guerra para vigiar o tráfico humano no rio das Pérolas, em Outubro de 1866. Se fossem descobertos, a bordo de qualquer navio, corretores de Macau, o navio seria detido e destruído e os tripulantes condenados à morte. Porém, a prosperidade do tráfico, em Macau, depois de 1866, prova que esta fiscalização, do tráfico de cules pelos juncos de guerra, não produziu efeito algum. Cf. Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade…*, p. 291.

43 Robert L. Irick, *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*, p. 258.

44 *Ibidem*, p. 260.

45 *Ibidem*, pp. 260-261.

46 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 15 da 5.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi', in *Qingji huagong chuguo shiliao, 1863-1910* 清季华工出国史料, 1863--1910 (Arquivos da Emigração dos Trabalhadores Chineses durante a Dinastia Qing, 1863-1910), Doc. n.º 340, p. 556.

47 *Ibidem*.

48 *Ibidem*.

49 *Ibidem*, p. 557.

50 *Ibidem*, Anexo: "Comunicação do Governador-Geral dos Dois Guangs para o Governador de Macau, 6 da 4.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi", pp. 561-562.

51 *Ibidem*, pp. 563-564.

52 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 21 da 7.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi", *ibidem*, Doc. n.º 341, pp. 564-565.

53 *Ibidem*, p. 566.

54 *Ibidem*, p. 567.

55 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 15.º da 5.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi', *ibidem*, p. 559.

56 O navio francês *Nouvelle Pénélope* partiu, a 1 de Outubro de 1870, de Macau para Callao de Lima, com 310 cules chineses a bordo. A 4 de Outubro, já no alto mar, os cules amotinaram-se, matando 10 tripulantes, incluindo o capitão, e obrigando os restantes tripulantes a conduzir o navio para a baía de Dianbai, cerca de 180 milhas a sudoeste de Macau. O navio foi saqueado e abandonado pelos sublevados, nas águas mais a sul. Cf. Robert L. Irick, *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*, pp. 214-218.

57 O navio com bandeira de São Salvador, *Dolores Ugarte*, partiu de Macau para Callao de Lima, em 1870, com 608 cules chineses a bordo. Destes, 270 tinham morrido quando o navio aportou a Honolulu, devido às más condições de acomodação a bordo e à escassez de víveres e água. No ano seguinte, o navio voltou a Macau, mudando o seu nome para *Don Juan* e a bandeira para a do Peru, e preparou-se para transportar um novo carregamento de cules. Partiu de Macau para o Peru com 665 cules a bordo, a 4 de Maio de 1871. Mas, dois dias depois, incendiou-se. Os cules foram fechados no porão pelo capitão, que fugiu com os seus tripulantes do navio em chamas. Mais de 500 cules morreram queimados ou por asfixia. *Ibidem*, pp. 218-221. "Correspondence respecting the Emigration of Chinese Coolie from Macao, 1872", Doc. No. 1 Inclosure, pp. 3-4, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

58 "Correspondence respecting the Emigration of Chinese Coolie from Macao, 1871", Doc. No. 5 Inclosure and Doc. No. 14 Inclosure, pp. 6 e 12, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

59 "Correspondence respecting the Emigration of Chinese Coolie from Macao, 1872", Doc. No. 4 Inclosure, pp. 13-14, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

60 "Papers Relative to the Measures Taken to Prevent the Fitting Out of Ships at Hong Kong for the Macao Coolie Trade, 1873", Doc. No. 3 e Doc. No. 5, pp. 4 -7, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

61 "Papers Relative to the Measures Taken to Prevent the Fitting Out of Ships at Hong Kong for the Macao Coolie Trade, 1873", Docs. Nos. 18-23, pp. 30-44, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

62 C. A. Montalto de Jesus, *Historic Macao*, p. 339.

63 *Ibidem*, pp. 339-340.

64 Robert L. Irick, *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*, p. 264. Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade…*, p. 292.

65 Robert L. Irick, *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*, pp. 264-265.

66 *Ibidem*. Arnold J. Meagher, *The Coolie Trade…*, p. 293.

67 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 24 da 12.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi', in *Qingji huagong chuguo shiliao, 1863-1910*, Doc. n.º 350, p. 574.

68 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 10 da 2.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi', *ibidem*, Doc. n.º 353, p. 576.

69 "Comunicação do Embaixador Britânico na China, Thomas Wade, ao Zongli Yamen, 1 da 12.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi', *ibidem*, Doc. n.º 346, p. 571.

70 "Ofício do Governador de Macau, visconde de S. Januário, ao Zongli Yamen, 13 da 12.ª lua do 12.º ano do reinado de Tongzhi', *ibidem*, Doc. n.º 348, p. 572.

71 "Correspondence respecting the Macao Coolie Trade", Doc. No. 13, Sir C. A. Murray to Earl Granville, December 30, 1873, Inclosure: Señor Corvo to Sir C. A. Murray, December 29, 1873', p. 12, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871--1875*.

72 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 10 da 2ª lua do 13º ano do reinado de Tongzhi', in *Qingji huagong chuguo shiliao, 1863-1910*, Doc. n.º 353, p. 577.

73 "Ofício do Superintendente do Comércio do Mar do Sul, Li Zongyi, ao Zongli Yamen, 27 da 1.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi', *ibidem*, Doc. n.º 352, p. 575.

74 "Ofício do Governador Geral de Min-zhe, Li He-nian 李鹤年, ao Zongli Yamen, 19 da 2.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi", "Ofício do General Tártaro de Fuzhou, Wen Yu 文煜, ao Zongli Yamen, 24 da 2.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi", e "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 6 da 3.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi", *ibidem*, Docs. n.os 354, 355, 357, pp. 578-579, 582.

75 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 10 da 2.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi", *ibidem*, Doc. n.º 353, p. 577.

76 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 19 da 3.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi, Anexo: Promulgação do Governador de Macau, visconde de S. Januário, 1 da 2.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi", *ibidem*, Doc. n.º 358, p. 585.

77 Portaria n.º 11 de 1874, in *Boletim da Provincia de Macau e Timor*, Vol. XX, n.º 5, 31 de Janeiro de 1874, disponível em http://btimor.iict.pt/pagtim/vtim001.asp?menuAno=1874&menuMes=01&menuDia=31&imageField2.x=5&imageField2.y=12.

78 "Correspondence respecting the Macao Coolie Trade, 1874-75", Doc. No. 4, Mr. Dunlop to the Earl of Derby, April 8, 1874, Doc. No. 5, The Earl of Derby to Sir C. Murray, April 30, 1874, pp. 4-5, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

79 "Correspondence respecting the Macao Coolie Trade, 1874-75', Doc. No. 8, Sir B. Robertson to Lord Tenterden, May 21, 1874, Inclosure 3, Sir B. Robertson to Mr. Wade, May 20, 1874, pp. 11-12, *British Parliamentary Papers: Correspondence Respecting the Coolie Trade 1871-1875*.

80 *Ibidem*.

81 "Ofício do Governador-Geral dos Dois Guangs, Ruilin, ao Zongli Yamen, 11 da 7.ª lua do 13.º ano do reinado de Tongzhi', in *Qingji huagong chuguo shiliao, 1863-1910*, Doc. n.º 360, p. 588.

82 Durante os séculos anteriores à emigração de cules, os emigrantes chineses eram, principalmente, mercadores, artesãos, ou até trabalhadores chineses que partiam voluntariamente para além-mar. O governo Qing via esses emigrantes como infiéis, que desertavam das suas terras e túmulos ancestrais. Por isso, os Qing não só não garantiam os interesses desses emigrantes no estrangeiro como também legislavam com a intenção de os castigar.

BIBLIOGRAFIA

Abella, Francisco, *Projecto de emigración libre China dirigido a los sres. hacendados de la Isla de Cuba*. Havana: Imprenta y Libraria El Iris, 1874.

Abrantes, Maria Luísa; Infante, Miguel Rui; Martinheira, José Sintra, *Macau e o Oriente no Arquivo Histórico Ultramarino, 1833-1911*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1999.

Andrade, Tonio, *How Taiwan Became Chinese: Dutch, Spanish, and Han Colonization in the Seventeenth Century*. Columbia University Press, 2008. Disponível em http://www.gutenberg-e.org/andrade/.

Aomen zhuandang 澳门专档 (Arquivos Especiais de Macau), Vol. I. Taipé: Instituto da História Moderna da Academia Sinica, 1992.

Aomen zhuandang (Arquivos Especiais de Macau), Vol. III.Taipé: Instituto da História Moderna da Academia Sinica, 1994.

Boletim do Governo da Província de Macau, Timor e Solor.

British Parliamentary Papers: Accounts and Papers, 1871-1875: Correspondence Respecting the Coolie Trade, 1871-1875. Cleveland, 1915.

Campbell, Persia C. *Chinese Coolie Emigration to Countries within the British Empire*. Londres: P. S. King & Son, LTD, 1923.

Chen Hansheng 陈翰笙 (ed.). *Huagong chuguo shiliao huibian* 华工出国史料汇编 (Documentos Históricos sobre a Emigração dos Trabalhadores Chineses), 1.ª Série: *Zhongguo guanfang wenjian xuanji* 中国官方文件选辑 (Selecção de Documentos Oficiais Chineses). Pequim: Zhonghua Shuju, 1985.

—— (ed.). *Huagong chuguo shiliao huibian* (Compilação de Materiais Históricos sobre a Emigração dos Trabalhadores Chineses), 2.ª Série: *Yingguo yihui wenjian xuanji* 英国议会文件选辑 (Tradução de Documentos Parlamentares Britânicos). Pequim: Zhonghua Shuju, 1981.

—— (ed.). *Huagong chuguo shiliao huibian* (Compilação de Materiais Históricos sobre a Emigração dos Trabalhadores Chineses), 4.ª Série: *Guanyu huagong chuguo de zhongwai zonghexing zhuzuo* 关于华工出国的中外综合性著作 (Obras Inclusivas e Materiais Não Oficiais Chineses e Estrangeiros sobre a Emigração dos Trabalhadores Chineses). Pequim: Zhonghua Shuju, 1981.

China Maritime Customs. *Documents Illustrative of the Origin, Development, and Activities of the Chinese Customs Service*, Vol. VI: *Despatches, Letters, Memoranda, ect., 1842 to 1901*. Xangai: Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1938.

Clementi, Cecil. *The Chinese in British Guiana*. Guiana: The Caribbean Press, 2010 [1915].

Conceição, Lourenço Maria da. *Macau entre Dois Tratados com a China: 1862-1887*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988.

Corvo, Andrade. 'Emigração dos Culis'. Citado em Carlos Pinto Santos e Orlando Neves, *De Longe à China: Macau na Historiografia e na Literatura Portuguesa*, Tomo II. Macau: Instituto Cultural, 1988, pp. 511-531.

Davidoff, Leonore; Hall, Catherine. *Family Fortunes: Men and Women of the English Middle Class, 1780-1850*. Chicago: University of Chicago Press, 1987.

Deng Kaisong 邓开颂 e Huang Qichen 黄启臣 (eds.), *Aomen gangshi ziliao huibian 1553-1986* 澳门港史资料汇编 1553-1986 (Compilação de Materiais sobre a História do Porto de Macau 1553-1986). Guangdong: Imprensa Popular de Guangdong, 1991.

——, Wu Zhiliang 吴志良 e Lu Xiaomin 陆晓敏 (eds.), *Yue Ao guanxishi* 粤澳关系史 (História das Relações entre a Província de Guangdong e Macau). Pequim: Livraria da China, 1999.

Dias, Alfredo Gomes. "Do tráfico de escravos à emigração dos cules". *Revista Lusófona de Humanidades e Tecnologias* 4/5, 2001, pp. 109-117.

Drescher, Seymour. "Eric Williams: British Capitalism and British Slavery". *History and Theory*, 26 (2), Maio, 1987.

Endoh, Toake. *Exporting Japan: Politics of Emigration to Latin America*. Chicago, IL: University of Illinois Press, 2009.

Fairbank, John K.; Liu Kwang-ching (ed.). *Jianqiao Zhongguo wanqing shi* 剑桥中国晚清史 (The Cambridge History of China), Vol. XI, *Late Ch'ing, 1800-1911*, Partes 1 e 2. Versão chinesa traduzida pela Academia Chinesa das Ciências Sociais, Instituto da História. Pequim: Imprensa das Ciências Sociais da China, 1993.

Fan Baichuan 樊百川. *Qingji de yangwu xinzheng* 清季的洋务新政 (A Nova Política dos Assuntos Estrangeiros na Dinastia Qing), Vol. I. Xangai: Shanghai Shudian, 2003.

Fan Ruolan 范若兰, "Yunxu yu yanjin minyue difang dui funü chuyang de fanying" 允许与严禁: 闽粤地方对妇女出洋的反应 1860-1949 (Permissão e proibição: A reacção das províncias de Fujian e Guangdong em relação à emigração das mulheres chinesas, 1860-1949). *Huaqiao huaren lishi yanjiu* 华侨华人历史研究 (*Overseas Chinese History Studies*) 3, 2002, pp. 67-76.

Fu Zongmao 傅宗懋. "Qingdai zongli geguo shiwu yamen yu junjichu zhi guanxi" 清代总理各国事务衙门与军机处之关系 (Relações entre o Zongli Yamen e o Grande Conselho da Dinastia Qing), in *Zhongguo jindai xiandai shilunji* 中国近代现代史论集 (Colecção de Ensaios sobre a História Moderna e Contemporânea da China), Vol. 7, Movimento de Auto-fortalecimento (2): Diplomacia. Taipé: Commercial Press de Taiwan, 1985, pp. 185-228.

Gideon Nye, Jr. *The Coolie Question in 1856-1862: A Brief Vindication*. Hong Kong: C. A. Saint, 1869.

Guangdong Sheng Dang'an Guan 广东省档案馆 (Arquivo Histórico da Província de Guangdong).*Guangdong Aomen dang'an shiliao xuanbian* 广东澳门档案史料选编 (Selecção de Documentos dos Arquivos Históricos de Guangdong e Macau). Pequim: Imprensa dos Arquivos da China, 1999.

Guangzhoushi difangzhi bianzuan weiyuanhui bangongshi, Guangzhou haiguangzhi bianzuan weiyuanhui 广州市地方志编纂委员会办公室，广州海关志编纂委员会 (Gabinete da Compilação da História Local de Guangzhou, Comissão da Compilação da História da Alfândega de Guangzhou) (ed. trans.). *Jindai Guangzhou kouan jingji shehui gaikuang: yuehaiguan baogao huiji* 近代广州口岸经济社会概况－粤海关报告汇集(Situação Socioeconómica do Porto de Guangzhou da Era Moderna: Compilação dos Relatórios dos Inspectores Estrangeiros da Alfândega de Guangdong). Cantão: Imprensa da Universidade de Jinan, 1995.

Guedes, João. "Macau, Eça, Corvo e o tráfico de cules". *Revista de Cultura* 7-8, 1988/1989, pp. 41-48.

Guo Liang 郭梁 (Li Guoliang 李国梁). "Ping zhanhou Riben dui huaqiao huaren wenti de yanjiu" 评战后日本对华侨华人问题的研究 (Uma Apreciação sobre os Estudos em relação aos Chineses Ultramarinos, realizados pelos Investigadores Japoneses após a Segunda Guerra Mundial). Disponível em http://www.ims.sdu.edu.cn/cms/attachment/090920034444.pdf, acedido em Agosto de 2015.

Helly, Denise, *Idéologie et ethnicité: Les Chinois Macao à Cuba: 1847-1886*. Montréal: Les Presses de l'Université de Montréal, 1979.

Huang Hongzhao 黄鸿钊. *Aomen tongzhi yu jindai Aomen* 澳门同知与近代澳门 (Mandarim da Casa Branca e Macau Moderno). Cantão: Imprensa Popular de Guangdong, 2006.

Huang Qichen 黄启臣, *Aomen tongshi* 澳门通史 (História Geral de Macau). Cantão: Imprensa da Educação de Guangdong, 1999.

Huang Qinghua 黄庆华. *Zhong pu guanxi shi 1513-1999* 中葡关系史 1513-1999 (História das Relações Sino-Portuguesas 1513-1999). Hefei: Huang Shan Shushe, 2005.

Hu-DeHart, Evelyn. "Coolies, Shopkeepers, Pioneers: The Chinese of Mexico and Peru (1849-1930)". *Amerasia Journal*, 15 (2), 1989, pp. 91-116, *in* Hong Liu (ed.), *The Chinese Overseas*. Londres / Nova Iorque: Routledge, 2006.

——. "La Trata Amarilla: The 'Yellow Trade' and the Middle Passage, 1847-1884", *in* Emma Christopher; Cassandra Pybus; Marcus Rediker (eds.), *Many Middle Passages: Forced Migration and the Making of the Modern World*. Berkeley: University of California Press, 2007.

Irick, Robert L. *Ch'ing Policy Toward the Coolie Trade 1847-1878*. Taipé: Chinese Materials Center, 1982.

Jesus, C. A. Montalto de, *Macau Histórico*. Macau: Livros do Oriente, 1990 (*Historic Macao*. Hong Kong: Kelly & Walsh, Limited, 1902).

Jindai Zhongguo dui xifang lieqiang renshi ziliao huibian 近代中国对西方及列强认识资料汇编 (Arquivos Históricos sobre o Conhecimento da China Moderna em relação ao Ocidente e às Potências Ocidentais), Vol. 2. Taipé: Instituto da História Moderna da Academia Sínica, 1984.

Jung, Moon-Ho, *Coolies and Cane: Race, Labor, and Sugar in the Age of Emancipation*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2006.

Lessa, Almerindo. *Macau: Ensaios de Antropologia Portuguesa dos Trópicos*. Lisboa: Editora Internacional, 1996.

Kani Hiroaki 可児弘明. 近代中国の苦力と「猪花」(Os Cules e "Chu-hwa' da China Moderna). Tóquio: Iwanami Shoten, 1979 (versão chinesa *"Zhu hua"– bei fan mai hai wai de fu nü*「猪花」– 被贩卖海外的妇女，traduzida por Sun Guoqun 孙国群 e Zhao Zongpo 赵宗颇. Zhengzhou: Imprensa Popular de Henan, 1990).

Knaplund, Paul. *The British Empire 1815-1939*. Nova Iorque: Harper & Brothers Publishing, 1941.

Law, Robin, "Abolition and Imperialism: International Law and the British Suppression of the Atlantic Slave Trade", *in* Derek Peterson (ed.), *Abolitionism and Imperialism in Britain, Africa, and the Atlantic*. Athens, OH: Ohio University Press, 2010.

Liu Fang 刘芳 (ed.); Zhang Wenqin 章文钦 (revisão). *Qingdai Aomen zhongwen dang'an huibian* 清代澳门中文档案汇编 (Documentos Sínicos do IAN/TT Referentes a Macau durante a Dinastia Qing), 2 vols. Macau: Fundação Macau, 1999.

Long Shengyun 龙胜运 (ed.). *Qingdai quanshi* 清代全史 (História da Dynastia Qing), Vol. VII. Pequim: Fangzhi Press, 2007.

"Macao and Its Slave Trade". *The China Review, or Notes and Queries on the Far East*, 2 (1), 1873, pp. 9-20. Disponível em http://hkjo.lib.hku.hk/exhibits/show/hkjo/browseArticle?book=b35317450&issue=260114.

Martínez-Robles, David. "Perspectives for the Spanish Intervention in Macao in the 19th Century". *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies* (Lisboa), 16, Jun. 2008, pp. 101-117.

Meagher, Arnold J. *The Coolie Trade: The Traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874*. [s.l.]: Xlibris Corporation, 2008.

Meiguo zhu Aomen lingshiguan lingshi baogao 美国驻澳门领事馆领事报告, 1849-1869 (Relatórios dos Cônsules Americanos em Macau, 1849-1869). Imprensa da Universidade Normal de Guangxi, 2012.

Morse, Hosea Ballou. *The International Relations of the Chinese Empire*, Vol. II, *The Period of Submission, 1861-1893*. Chestnut Hill, MA: Adamant Media Corporation, 2005 [1918].

Moura, Carlos Francisco. *Colonos Chineses no Brasil no Reinado de D. João VI*. Macau: Imprensa Nacional, 1973.

Northrup, David. *Indentured Labors in the Age of Imperialism 1834-1922*. Nova Iorque: Cambridge University Press, 1995.

"Notes and Queries on China and Japan", *in* Xu Haiyan 许海燕 (ed.), *Xijian jindai yingwen qikan huibian* 稀见近代英文期刊汇编 (Compilação dos Periódicos Ingleses Preciosos da Era Moderna). Pequim: Imprensa da Biblioteca Nacional, 2010.

Pinheiro, Francisco Vizeu. "Macao's Coolie Trade: One City, Two Cultures, Three Comunities, Social Harmony, Separate Development and Taxing Vices". *Revista de Cultura* - Edição Internacional 35, 2010, pp. 61-83.

Qi Meiqin 祁美琴. "Wanqing changguan kaoshu" 晚清常关考述 (Study on the Tollhouses in Late Qing). *Qingshi yanjiu* 清史研究 (Estudos sobre a História dos Qing) 4, Nov. 2002, pp. 104-111.

Qi Yi 齐易 (ed.). *Guangdong hangyunshi jindai bufen* 广东航运史: 近代部分 (História da Navegação de Guangdong: Era Moderna). Pequim: Imprensa Popular da Comunicação, 1989.

Qin Yucheng. "A Century-old 'Puzzle': The Six Companies' Role in Chinese Labor Importation in The Nineteenth Century'. *The Journal of American-East Asian Relations*, 12 (3/4), 2003, pp. 225-254. Disponível em http://www.jstor.org/stable/23613231, acedido em 12 de Dezembro de 2015.

Qingji huagong chuguo shiliao, 1863-1910 清季华工出国史料, 1863-1910 (Arquivos da Emigração dos Trabalhadores Chineses durante a Dinastia Qing, 1863-1910). Taipé: Instituto da História Moderna da Academia Sínica, 1995.

Qingji huagong dang'an 清季华工档案 (Arquivos Históricos dos Trabalhadores Chineses da Dinastia Qing), Vol. VII, Pequim: Centro de Microfilmagem e Cópia de Materiais das Bibliotecas Nacionais, 2008.

Saldanha, António Vasconcelos de (ed.). *Colecção de Fontes Documentais para a História das Relações entre Portugal e a China*, Vols. II, III. Macau: Fundação Macau, Centro de Estudos das Relações Luso-Chinesas, Universidade de Macau, 1997.

——. *O Tratado Impossível: Um Exercício de Diplomacia Luso-chinesa num Contexto Internacional em Mudança 1842-1887*. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Portugal, 2006.

Seabra, Leonor Diaz de. "Intercâmbio cultural entre Macau e Brasil". *Revista de Cultura* - Edição Internacional 46, 2014, pp. 7-19.

——. *Macau e o Sião: Relações Históricas nos Séculos XVIII e XIX*. Macau: Universidade de Macau, 2014.

Shu Changsheng. "Chineses no Rio de Janeiro". Disponível em http://leiturasdahistoria.uol.com.br/ESLH/Edicoes/17/imprime125466.asp, acedido a 22 de Outubro de 2014.

Silva, Beatriz Basto da. *Emigração de Cules: Dossier Macau, 1851--1894*. Macau: Fundação Oriente, 1994.

Silva, Maria Teresa Lopes da. "Macau e os cules na política dos EUA (1844-1874)". *Revista de Cultura* - Edição Internacional 29, 2009, pp. 17-30.

Sinn, Elizabeth. *Pacific Crossing: California Gold, Chinese Migration, and the Making of Hong Kong*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2013.

Smith, Richard J.; Fairbank John K.; Bruner, Katherine F. (eds.). *Robert Hart and China's Early Modernization: His Journals 1863-1866*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1991.

Smith, Simon C. *British Imperialism 1750-1970*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

Stasko, Thomas McTernan. *Moving through the Gate of Venus: The History of Cumsingmoon and the Coolie Trade 1849-54*. Dissertação de Mestrado, Universidade de Macau, 2013.

Stewart, Watt. *Chinese Bondage in Peru*. Durham, NC: Duke University Press, 1951.

Teixeira, P. Manuel. *O Comércio de Escravos em Macau / The So Called Portuguese Slave Trade in Macao*. Macau: Imprensa Nacional, 1976.

The China Mail, 24 de Fevereiro de 1869, p. 3, disponível em https://mmis.hkpl.gov.hk/old-hk-collection.

"The Chinese Community in Trinidad and Tobago", *Sunday Express*, 26 Agosto, 1984.

"The Emigration Convention of 1866". *The China Review, or Notes and Queries on the Far East*, 1 (2), 1872.

Ueda Makoto 上田信. *Hai yu diguo: Ming Qing shidai* 海与帝国：明清时代 (O Mar e o Império: As Dinastias Ming e Qing). Trad. de Gao Yingying 高莹莹. Guilin: Imprensa da Universidade Normal de Guangxi, 2014.

Wang Gungwu 王赓武. *China and the Overseas Chinese*. Singapura: Marshall Cavendish Academic, 1991. Versão chinesa, *Zhongguo yu haiwaihuaren* 中国与海外华人. Hong Kong: Commercial Press, 1994.

Williams, Eric. *Capitalism and Slavery*. Richmond, VA: University of North Carolina Press, 1944.

Wong Lin Ken. "Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819-1941". *Journal of Southeast Asian Studies* 9 (1), Mar., 1978, pp. 50-84. Disponível em http://www.jstor.org/stable/20070245?seq=1#page_scan_tab_contents.

Wu Fengbin 吴凤斌. *Qiyue huagong shi* 契约华工史 (História dos Trabalhadores Contratados Chineses). Nanchang: Imprensa Popular de Jiangxi, 1988.

Wu Zhiliang 吴志良; Tang Kaijian 汤开建; Jin Guoping 金国平 (eds.). *Aomen biannianshi* 澳门编年史 (Cronologia da História de Macau), Vol. IV. Cantão: Imprensa Popular de Guangdong e Grupo de Imprensa da Província de Chongqing, 2009.

Xu Suqin 徐素琴. *Wanqing zhong pu Aomen shui jie zhengduan wei tan* 晚清中葡澳门水界争端微探 (Investigação sobre as Disputas Sino-Portuguesas em torno dos Limites Marítimos de Macau nos Finais da Dinastia Qing). Changsha: Yuelu Book Company Press, 2013.

Yen Ching-Hwang. *Coolies and Mandarins: China's Protection of Overseas Chinese during the Late Ch'ing Period (1851-1911)*. Singapura: Singapore University Press, 1985.

Zhongguo Diyi Lishi Dang'anguan 中国第一历史档案馆 (Arquivo Histórico N.º 1 da China), Fundação Macau, Jinan Daxue Guji Yanjiu Suo 暨南大学古籍研究所 (Instituto do Estudo dos Documentos Antigos da Universidade de Jinan) (eds.). *Ming Qing shiqi Aomen wenti dang'an wenxian huibian* 明清时期澳门问题档案文献汇编 (Compilação dos Arquivos das Dinastias Ming e Qing sobre a Questão de Macau), Vols. II e III. Pequim: Imprensa Popular da China, 2009.

——; Universidade de Pequim, Instituto Politécnico de Macau, *Qingdai waiwubu zhongwai guanxi dang'an shiliao congbian: Zhong Xi guanxi juan* 清代外务部中外关系档案史料丛编 (Compilações dos Arquivos Históricos do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Dinastia Qing sobre as Relações entre a China e os Países Estrangeiros), 2 Vols. Pequim: Livraria China, 2004.

Zhongguo shehui kexue yuan jindai shi yanjiu suo 中国社会科学院近代史研究所 (Instituto da História Moderna da Academia Chinesa das Ciências Sociais). *Zhongpu guanxi shiliao ji* 中葡关系史料集 (Compilação de Materiais sobre as Relações Sino-Portuguesas). Chengdu: Impressa Popular de Sichuan, 1999.

Zhong Mei wanglai zhaohui ji, 1846-1931 中美往来照会集, 1846--1931 (Démarches Diplomáticas entre a China e os Estados Unidos da América 1846-1931). Imprensa da Universidade Normal de Guangxi, 2006.

Zhuang Guotu 庄国土. *Zhongguo fengjian zhengfu de huaqiao zhengce* 中国封建政府的华侨政策 (As Políticas dos Governos Feudais Chineses em relação aos Chineses Ultramarinos). Xiamen: Xiamen University Press, 1989.

Zhuo Zunhong 卓遵宏. "Qingji waijiao zhiquan de shandi yibasanliu yabaliuyi" 清季外交职权的嬗递一八三六－一八六一 (Evolução das funções e poderes diplomáticos da dinastia Qing, 1836-1861), in *Zhongguo jindai xiandai shi lunji* 中国近代现代史论集 (Colecção de Ensaios sobre a História Moderna e Contemporânea da China), Vol. 7. Taipé: Commercial Press, 1985, pp. 151-175.