



MACAU: DOS PRIMÓRDIOS DA ERA GLOBAL À ERA NAPOLEÓNICA*

In Memoriam

Fátima Sequeira Dias (1958-2013)

“filha do coração”, considerava-me pai adoptivo

“Os amigos e apreciadores da Vida eterna serão revestidos de brilho, e levados para o Palácio. Uma vez no Palácio, serão reis com a plenitude da perfeição; serão como deuses, e assim integrados no Ser Absoluto.”

Laoutsi, «Prática da Perfeição», China, 294)

Preâmbulo

O primeiro padrão europeu a ser colocado em terra da China foi-o por Jorge Álvares, navegador português saído de Malaca, onde Portugal se estabelecera. Isto aconteceu há precisos quinhentos anos. O território sínico era uma ilha no estuário do rio das Pérolas, na imediação da qual, anos mais tarde, aportaram mercadores portugueses a uma pequena língua de terra, denominada Macau.

É importante assinalar terem sido os navegadores portugueses, na esteira de Marco Polo no final do século XIII, os primeiros europeus, na era de quinhentos, a praticar a passagem do Oceano Índico para o Mar da China, através do apertado estreito de Malaca, cidade em que se fixaram em 1511, pela conquista efectuada por Afonso de Albuquerque.

Foram muitas as vicissitudes por que os lusitanos foram passando com o decorrer do tempo, mas conseguiram obter autorização para se estabelecerem em

* Comunicação apresentada ao XXXIII Encontro Anual da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Bom Jesus de Braga, Novembro de 2013.

Macau em 1557, ou ano próximo. Não há uma versão única da forma como isso foi obtido. Existem, basicamente, duas. Uma, segundo a qual o conseguido resultara do suborno dos Mandarins locais, outra, de que os navios portugueses disporo de poder de fogo muito superior ao das embarcações dos piratas chineses, os tinham derrotado, obtendo do Imperador esse estabelecimento como recompensa pelo heroico e providencial feito. Para isto terá contribuído, ainda, a “comunidade mercantil de Cantão e o governo local”, por ser importante para o desenvolvimento dos respectivos negócios¹.

A corrente de ser fruto de presentes foi primeiramente sustentada pelo mercador e historiador sueco Anders Ljungstedt, que viveu e morreu em Macau. Deve ter-se baseado em documentação fidedigna, ele que dominava os dialetos chineses, no entanto, há notícia de que, pelo menos no século XVIII, os Ingleses foram férteis em Embaixadas ao Imperador, com presentes certamente muito mais valiosos, a acompanhar pedidos de locais para estabelecer as suas bases de negócio com Cantão, e viram esses pedidos sempre recusados².

A única actividade de sustentação da vida de Macau era o comércio marítimo. A população chinesa aí estabelecida – largamente maioritária – era de famílias de pescadores que também trabalhavam no campo, obtendo os alimentos com que o povoado se sustentava. Mesmo o arroz vinha, como tantos outros mantimentos, dos campos exteriores a Macau, ou de paragens mais longínquas.

A partir deste núcleo mercantil macaense estabeleceu-se importante intercâmbio comercial entre a Europa – através de Portugal –, a China e o Japão.

A “Nau do Trato”, assim se denominava o navio português que levava mercadorias para Nagasaki, no Japão – saía, inicialmente, de Malaca, passando, com o decorrer do tempo, a originar-se em Goa. Cada viagem de ida e volta durava mais de um ano, mesmo três, mas os resultados eram compensadores para todos os intervenientes directos.

Saía de Goa, em regra em Abril ou Maio, carregada com tecidos de algodão, originários da Índia, cristais e vidros, e outros produtos, recebidos no tráfego proveniente de Lisboa, com destaque para relógios da Flandres e vinhos portugueses. O destino era Malaca, onde aportava um mês depois. Aqui, parte da carga era descarregada e substituída por especiarias – de que Malaca era importantíssimo entreposto –, madeiras aromáticas, com destaque para sândalo e aloés, e peles de animais, com destino à escala seguinte, Macau.

Chegava a este porto da China entre Julho e Agosto, e aí ficava por largos meses, que poderiam atingir o ano. A espera era originada pelo grosso da carga destinada ao Japão. Era obtida em feiras chinesas, semestrais, como seda em rama,

¹ Romão (1993), pág. XV.

² Arquivo Histórico Ultramarino (A.H.U.), Macau, Caixa 28, Doc. 55, Anexos Letra C, *Aviso feito ao Grande Imperador da China pelo Exmo. Sultão de Cantão e outros Mandarins a respeito dos Ingleses*, 23 de Outubro de 1808.

porcelanas e almíscar, a que se acrescentava ouro. A partida para Nagasaki tinha de esperar pela monção favorável (Julho e Agosto), em jornada que consumia um mês ou próximo disso.

A nau só podia zarpar do Japão na monção de Outubro/Novembro, ou, na pior das hipóteses, na de Fevereiro/Março seguinte. O que se importava do Japão era, basicamente, a prata, de qualidade requintada – louvada por Camões nos *Lusíadas* – mobiliário, biombos, peças lacadas e espadas³.

Macau distinguiu-se, também, desde o século XVI, como base de intercâmbio cultural e científico entre o Ocidente e o Oriente, através da acção dos membros da Ordem de Jesus, que incluiu a criação de Hospital e Misericórdia, na esteira da acção pioneira empreendida em Portugal pela rainha D. Leonor.

Macau, como base missionária católica no Oriente, adquiriu tal evidência que, em 1576 – tão poucos anos depois de os portugueses ali se estabelecerem – o Papa Gregório XIII criou a Diocese de Macau, com jurisdição eclesiástica sobre a China, Japão e demais ilhas do Mar da China, separada da Arquidiocese de Goa.

A pujança de Macau neste século XVI é bem expressa pela sua elevação a Cidade do Nome de Deus de Macau, por decreto de Filipe I de Portugal, em 1586.

A Cidade tornou-se imprescindível ao Comércio entre a China e o Japão, por mais de um século, em resultado da antiga proibição das Autoridades Sínicas de que naturais seus pudessem comerciar com o Japão.

No século XVII Macau sofreu ataques de navios holandeses, o que esteve na origem da construção das diversas fortalezas que passaram a ser o esteio maior da defesa da Cidade, subsistindo até hoje a maior parte delas.

A organização administrativa baseava-se em termos municipais medievais nos “homens-bons”, eleitos pelos moradores. A Coroa apercebeu-se da importância que Macau ia adquirindo no Oriente, e instituiu o cargo de Capitão-Mor das Viagens da China e do Japão, o qual estava em Macau por breves períodos, em que podia decidir sobre problemas locais.

Como o território era da China, tinham de ser observadas as Leis do Celeste Império, incumbência dos Mandarins do distrito a que Macau pertencia. Entretanto, passou a haver Governador e Ouvidor – importante autoridade judicial –, mas o equilíbrio entre o ordenamento jurídico da Coroa de Portugal e as Leis e costumes Sínicos tornou-se um problema permanente para as Autoridades Macaenses, que ainda no século XIX representavam ao Governo do Príncipe Regente ser aquela Colónia bem diversa das outras, onde não podiam aplicar-se, cegamente, as Leis da Monarquia Portuguesa, sujeito como estava o território à prevalência do regime chinês.

Pelo resumidamente exposto é fora de dúvida ter estado Macau na primeira linha da Globalização, como o pensamento Ocidental a entende, adquirindo um peso

³ Rodrigues, Helena, *Nau do Trato*, em www.fcsh.unl.pt.

económico de que hoje temos dificuldade em nos aperceber. Chegou a ser importante Praça Financeira, a acudir com fundos a grandes crises do Estado da Índia, em que a Coroa tinha dificuldade em socorrer Goa⁴.

Durante séculos o Senado – baluarte da “primeira República Democrática do Oriente”, na feliz expressão de Almerindo Lessa – ufanou-se de Macau não custar um único Real à Coroa Portuguesa⁵.

1. Esplendor de Macau nos Séculos XVI e XVII

A viagem do Japão começou acidentalmente, segundo Boxer, mas intensificou-se depois de 1571, sob a influência dos Jesuítas, magníficos agentes comerciais, dada a sua facilidade com os idiomas e o poder de persuasão dos missionários. A sua importância para este tráfego era tão grande que as Autoridades nipónicas, no início do século XVII, terão sido menos zelosas na aplicação dos seus éditos contra o apostolado cristão, por temerem paralisia desse especial comércio marítimo⁶.

A “Nao do trato”, ou “Navio Negro”, como era conhecida entre os japoneses, contribuiu para a prosperidade inicial de Macau, tal a importância dos lucros obtidos por todos os intervenientes no negócio, incluindo os principais intermediários dessas trocas comerciais entre a China e o Japão, os mercadores macaenses.

Cada viagem desse navio, de largo porte, com capacidade para muitas centenas de toneladas de carga – embarcações houve que chegaram a atingir as duas mil toneladas – podia chegar a durar três anos. A principal causa eram as monções, que obrigavam a períodos de abrigo nos portos, e as esperas pelas feiras semestrais chinesas, onde se comprava a seda mais valiosa para exportação. Mesmo nos casos em que uma viagem durava tanto tempo, era largamente compensadora, incluso para os portos de Macau e Nagasaki, situados nas extremidades desse intercâmbio sino-nipónico.

O porto japonês era, antes do início deste tráfego, uma modesta povoação de pescadores, entregue aos Jesuítas para ser o terminal nipónico da “Nau do trato”. A forma como se desenvolveu durante o largo período em que este comércio marítimo foi mantido está-lhe umbilicalmente associada. Em cada viagem do “Navio Negro”

⁴ Na concessão ao Senado da Câmara, pelo Príncipe Regente, em 1809, do título perpétuo de *Leal*, o Monarca ponderou, entre outros motivos, “os antigos Serviços prestados por esse Senado em todas as ocorrências em que foi necessário mostrar o seu zelo, e fidelidade já prestando grandes socorros pecuniários à Capital de Goa, já armando por diferentes vezes Embarcações”.

⁵ Além das fontes citadas, para caracterizar o período áureo da vida de Macau é essencial a obra maior do seu principal historiador, Charles Ralph Boxer, *O Grande Navio de Amacao*.

⁶ Boxer (1989), págs. 2 a 10.

desembarcavam cerca de duzentos mercadores macaenses, ou mais, que ocupavam casas, durante os meses de espera pelo regresso, com o seu séquito de criados e escravos, para praticar negócios. Uma crónica coeva dá conta de que poderiam gastar entre 250 a 300 mil Tais durante os sete ou oito meses que durava essa estadia, o que muito contribuía para a prosperidade de Nagasaki⁷.

O engrandecimento de Macau foi paralelo. Em testemunho de Peter Mundy, referente à primeira metade de Seiscentos em que efectuou as suas Viagens, a Cidade portuguesa do Extremo Oriente crescera em grandiosas habitações, ricamente mobiladas, pertencentes a opulentos mercadores, vestidos à maneira portuguesa da Europa. As suas famílias trajavam em conformidade, com as mulheres exibindo joias riquíssimas. Também o que pertencia aos Jesuítas era grandioso, em especial a Igreja da sua Colegiada, a ostentar soberbas decorações. Em suma, ali “tudo era devido aos lucros do comércio com o Japão”⁸.

Para haver ideia da fabulosa carga que o navio podia transportar numa viagem, socorremo-nos da transcrição feita, na citada obra de Boxer, do Rol de uma delas, em ano próximo de 1600. Considera-se, para cada produto, o limite superior das quantidades transportadas.

De Seda crua, branca, o “Navio Negro” levaria 500 picos⁹, que poderiam custar em Macau 80 Tais¹⁰, cada pico, e vendido no Japão a 150. De Retrós, em cores, iriam outros 500 picos, sendo o preço unitário de 140 Tais em Macau, vendido no destino a 400. Duas mil peças de Seda, ornamentada com pássaros e outros desenhos, também embarcavam, sendo vendida cada unidade a 3 Tais, que custava 1,4 na origem.

De Ouro em barras ia o correspondente a 4.000 tais (como unidade de peso), cada um deles custando 5,4 Tais (Moeda) e podendo ser vendido a 7,8. O apreciadíssimo Almíscar chinês era vendido no Japão ao dobro do que custava em Macau, podendo embarcar até 2 picos. Outro produto muito procurado era o Alvaiade branco, de que se carregavam 500 picos, em regra, vendido cada um a 7 Tais, saído de Macau a 3. De Fio de algodão exportavam-se 300 picos, com o preço a quase triplicar, passando de 7 para 18 Tais. O preço dobrava em relação às 3.000 peças que era usual serem carregadas em Macau de tecidos de Ganga, brancos, pretos ou de cor.

Os Metais mais procurados no Japão eram o Mercúrio, Chumbo e Estanho. As cargas possíveis do primeiro poderiam ser de 300 picos, vendidos a 90 Tais a unidade que custara 53. De Chumbo seguiam, em regra, 2.000 picos, comprados a 3

⁷ Boxer (1989), pág. 13.

⁸ Boxer (1989), págs. 13/14, com citação de “*Travels of Peter Mundy*”, Vol. III.

⁹ O Pico era uma unidade de peso, correspondente a 5 arrobas.

¹⁰ O Tael, além de unidade de peso, era a designação da unidade monetária da China, equivalente a um Ducado de 10 reais de ouro ou de prata.

Taeis mas vendidos a 6,4. De Estanho, de que não há informação de preços, o máximo embarcado seria de 600 picos.

De Pau da China¹¹ seguiam 600 picos, com os preços a quase quintuplicar. Já na Cerâmica, de que o Navio levaria mais de 2 mil peças, o preço de venda poderia triplicar o de compra. No Ruibarbo, outra planta com indicações medicinais, o preço dobrava num carregamento que atingiria os 100 picos.

O grupo de Melaços e Açúcares tinha lugar assegurado em cada viagem, porque à elevada procura associavam-se os preços mais especulativos. Cento e cinquenta picos de Melaço, saídos de Macau a 3 Taeis o pico seriam sem dificuldade vendidos a 10 cada um. De Açúcar branco, o de menor procura, ainda poderiam ir 70 picos, em que o preço quadruplicava. Mas, nenhum produto igualava a lucratividade do Açúcar amarelo, em que duzentos picos vendidos asseguravam preço dez vezes superior ao custo.

Apesar do que cobrava o Capitão-mor, que somava 10% do frete da seda; 500 Taeis fixos, pagos adiantadamente, e 60 picos de seda, ao valor que ali tivesse, mesmo que não fosse toda vendida; e 10% sobre todos os outros artigos embarcados, ainda sobrava muito para os mercadores macaenses¹².

O cargo de Capitão-mor, inicialmente atribuído em recompensa de serviços distintos prestados à Coroa, em certo momento passou a ser leiloado em Goa. Quem comprasse uma viagem pela elevada soma de 20 mil cruzados, podia vir a obter nela 150 mil. Nestes termos, uma única viagem ao Japão assegurava uma fortuna para a vida¹³.

Esta fase esplendorosa de Macau terminou em 1640, quando uma embaixada da Cidade ao Japão, a apelar da decisão do Xogum que interditava os comerciantes de Macau naquele país, foi chacinada em massa¹⁴.

2. A Economia de Macau no início do Século XIX

Longe do fulgor passado, procure-se apontar os traços essenciais do Comércio Marítimo da Cidade nos alvares de Oitocentos.

A consulta dos manuscritos de natureza económica requer redobrada atenção pela confusão de palavras, como, por exemplo, entre peças e picos, vocábulo inesperado nestas listagens, mas, como já salientado, unidade de peso. Outro exemplo: caixas, além da usual designação de invólucro de madeira para transportar mercadorias, era a denominação de uma das subdivisões da unidade monetária da

¹¹ Ou Raiz da China, tubérculo usado como a Salsaparrilha, com indicações terapêuticas.

¹² Boxer (1989), págs. 157/159.

¹³ Boxer (1989), pág. 7.

¹⁴ Boxer (1989), pág. 15.

China, o Tael, usada na Contabilidade do Senado de Macau, em lugar da Pataca, mais uma fonte de possíveis erros.

Perdida a intermediação do comércio entre a China e o Japão, os mercadores de Macau tiveram de olhar para outras paragens. Como só o tráfego marítimo podia garantir a sobrevivência da comunidade lusíada estabelecida no território, a atenção foi concentrada no tráfego intra-asiático. Foi feito o estudo dos mercados regionais onde se poderia ir buscar mercadorias para vender noutros.

Além disso, Macau continuava a constituir polo de cobiça de potências europeias, como a Holanda e a Grã-Bretanha, que muito mercadejavam com a China mas não dispunham de base tão próxima do destino como os portugueses.

A Inglaterra, nossa Aliada, usava de estratagemas para procurar acercar-se de Macau, como vir com uma esquadra de guerra, por várias vezes, oferecer ajuda de apoio militar, depois de Napoleão obter o poder, em França. Da última vez, em 1808, desembarcou tropas à força, e por longo trimestre a população sofreu o horror da opressão dobrada: dos inflexíveis ocupantes e das autoridades chinesas¹⁵.

Ainda no século XVII a Holanda tentara a conquista do território pelas armas, bravamente defendido pelos portugueses aí residentes, que rechaçaram os ataques. Mas, os navios dos Países-Baixos não desistiam de piratear os nossos, ainda no tempo da “Nau do trato”, o que obrigou os macaenses a utilizarem navios de menor tonelagem mas melhor manobráveis e mais bem armados, para saírem vitoriosos dos cercos dos piratas europeus.

Na época napoleónica, aquela que buscamos estudar agora, a frota mercante de Macau era bem mais reduzida do que em tempos passados, e de embarcações mais ligeiras, adaptadas ao tráfego entre os portos que se estendiam desde Goa e a Costa do Coromandel, a Sumatra, Java e à península Malaia, à Cochinchina, Filipinas, ilha de Borneo e Timor.

“Na verdade, escassa em superfície e sem produtos próprios, a Cidade do Nome de Deus, se queria sobreviver e progredir, tinha de aproveitar ao máximo a sua posição privilegiada de porto de mar no estratégico e rico Sueste Asiático e à porta principal do maior mercado consumidor do mundo – a China”¹⁶.

i. Finanças Públicas de Macau

O Senado administrava a Fazenda Régia de Macau. Conhecem-se, para alguns anos, as Contas remetidas ao Ministro da Marinha e Ultramar, em Lisboa.

Nas Receitas, a principal rubrica provinha da cobrança dos empréstimos feitos aos mercadores e aos proprietários dos navios, para cada viagem. Esta rubrica

¹⁵ Alves-Caetano (2013a).

¹⁶ Pires (1993), pág. 11.

era denominada “Capitais a Risco de Mar a 20%”, o que dá ideia de lhes estar associada, também, a noção de Seguro Marítimo, até porque os elevados 20% cobrados o eram a título de “prémio”. Além disso, o valor do empréstimo feito ao proprietário da embarcação tinha sempre valor mais elevado do que o feito a cada um dos comerciantes participantes na viagem, o que permite pensar estar a envolver, além da carga pertencente ao proprietário, o valor do casco do navio.

Os empréstimos a risco de mar eram objecto de escritura, de que não se conhecem os termos, que, entre outras coisas, devia regular a periodicidade da amortização do empréstimo. Outro mercador de Macau era fiador do empréstimo. As cobranças feitas em cada ano, e que constituíam a principal rubrica das receitas, correspondiam a parcelas de amortização do mutuado.

A segunda rubrica em importância, nas Receitas, era o rendimento da Alfândega, correspondente aos direitos aduaneiros cobrados pela Coroa. Seguia-se a dos prémios de 20% (nalguns casos era permitido que fossem de 15%) cobrados pelos “Capitais a Risco de Mar”, que se presume serem pagos com a assinatura da escritura de empréstimo.

Por um documento enviado ao Ministro, a acompanhar a relação dos rendimentos alfandegários de 1807, sabe-se haver “Capitais que o Senado... arriscou em 1806 nos Navios da Praça, e se não cobraram pelas Embarcações se não terem recolhido das suas Viagens até esta data”¹⁷. Eram especificadas as importâncias aplicadas nos navios *Boa União*, *Soberbo* e *Princeza de Portugal*, a totalizar 25.100 Tais.

O texto, datado do fim de 1807, tinha um Nota a admitir, quase como certa, a perda dos dois primeiros Navios, “com todas as suas equipagens”. O *Princeza de Portugal* também não figura no registo das embarcações entradas, seja em 1807 seja em 1808.

Não se dispõe da Contabilidade do Senado relativa a 1808, para saber se foi registado na Despesa o prejuízo resultante daquelas perdas. É de supor, pela redacção daquele documento, que a escritura estabeleceria que, no caso de perda do Navio, cessava a responsabilidade pela liquidação do empréstimo. Daí, a cobrança do elevado “prémio” de 20 ou 15% do capital mutuado, que desempenharia a função de seguro: a figura da indemnização era substituída pela não cobrança do capital que ainda estivesse em dívida. Uma citação, adiante feita, de livro do Padre Videira Pires, corrobora esta ideia.

Para os anos de 1799, 1801, 1804 e 1807 foi possível elaborar um Mapa Estatístico, em Anexo, com as principais rubricas da Receita e Despesa da “Real Fazenda de Macao”, a cargo do Senado da sua Câmara.

No que segue e, em especial, no subcapítulo *Navios e Mercadores*, os valores monetários exibidos, salvo indicação em contrário, são em Tais, pelo que se dispensará acrescentar a palavra às cifras.

¹⁷ AHU, Macau, Caixa 27, Doc. 39 (1807).

Nos dois primeiros anos há boa especificação, tanto da Receita como da Despesa, mas nos dois últimos anos, no que toca a Despesa, a informação foi muito compactada. Perdeu-se, como agora soe dizer-se, “transparência”.

Dinheiro na Caixa no final de cada exercício existia sempre. Havia Receitas extraordinárias, mais volumosas nos dois últimos anos, com predomínio de empréstimos feitos à Real Administração por Mercadores de Macau. Nas Despesas extraordinárias, constavam os “Capitais emprestados a Risco de Mar”, sem especificação das restantes.

Além do já sublinhado quanto a rubricas de Receita, verifica-se que os chamados “Capitais a juros da Terra”, emprestados à taxa de 5%, não tinham grande expressão, tanto no que era cobrado como amortização de empréstimos ou como juros. Aliás, o Príncipe Regente, em 1799, proibiu estes empréstimos.

O ano de 1807 registou significativa quebra, nas duas vertentes. Quanto a Receita, diminuíram bastante tanto as cobranças de empréstimos a risco marítimo como as dos respectivos prémios, e os réditos extraordinários. A única nota favorável é a do Rendimento da Alfândega, que, ao atingir mais de 80 mil, registou um máximo, não contrariado no ano seguinte, em que esta receita desceu para 64.293, quebra de quase 20%. Neste ano de 1808 os Ingleses invadiram Macau durante três meses, como referido, o que, além de outros grandes transtornos e problemas, determinou o encerramento da Alfândega por esse período e a consequente paralisia do tráfego marítimo¹⁸. Mesmo com aquela receita alfandegária de 1807, superior em 26% à de 1804, a Receita geral quebrou 17% face à de 1804, que superara em metade a de 1801.

Quanto à Despesa, há notórios agravamentos até 1804, em especial por força dos aumentos registados nos Capitais emprestados a Risco Marítimo. A Despesa Militar – a denunciar a permanente escassez de efectivos que assegurassem defesa eficaz do território – é estável nos três primeiros anos, até com ligeira diminuição em 1804. A expansão da Despesa Eclesiástica, como a dos Departamentos Civis nos dois primeiros anos, em que é conhecida, eram contidas, com excepção do que ocorreu com a Fazenda, de que se desconhece a origem do acréscimo.

Não se sabe o montante do dinheiro mutuado a risco marítimo em 1807 mas, seguramente, decaiu face aos 212.400 de 1804 (mais do dobro face ao valor de 1799), porquanto a totalidade das despesas Ordinárias e Extraordinárias Civis, foi de 206.878.

Mesmo os Ordenados dos Departamentos Civis, em 1807, sofreram estranha e abrupta baixa face a 1804, de que não se encontra qualquer explicação nos documentos consultados¹⁹.

¹⁸ Alves-Caetano (2013a).

¹⁹ Todos citados na Bibliografia e pertencentes ao AHU.

Estes escassos elementos da Contabilidade Pública de Macau deixam entrever que a distribuição de riqueza pela generalidade do funcionalismo público não deveria proporcionar níveis de vida análogos aos permitidos à maior parte dos mercadores – nacionais e estrangeiros, que também os havia – ainda que, como se verá, alguns fossem levados à falência.

Com efeito, o final do século XVIII, início do XIX, assinalou um Perdão Real da dívida de Macau, “que salvou os comerciantes e Macau de uma bancarrota total”. A dívida perdoada terá sido de 291.193 Tais, correspondentes à fortuna de 305 contos de réis de Portugal, “além de 60 contos perdidos em naufrágios, perfazendo um total de cerca de 1 milhão de cruzados”²⁰.

Mas, o comércio marítimo que era possível neste início de Oitocentos, em Macau, estava muito longe da opulência antiga. Já em 1808, o Senado emitiu documento para o Governo estabelecido no Rio de Janeiro a dar conta do nível atingido pela dívida à Real Fazenda da Cidade, acumulada desde 1767, não abrangida naquele perdão. A maior parte resultava de compromissos não satisfeitos por mercadores e fiadores acerca de empréstimos a Risco de Mar e “prémios” de 20 ou 15%. Em muitos casos houvera o falecimento dos devedores, sem herança de património suficiente, noutros, fora a falência dos intervenientes²¹, a denunciar as dificuldades com que lutavam os detentores de maiores cabedais na Cidade do Nome de Deus no tempo em que Portugal estava refém das Invasões Francesas.

ii. Importação e Exportação em 1802/1803

É possível dispor de dois Mapas manuscritos que, apesar da dificuldade de decifração de algumas passagens, dão informação importante acerca do número de Navios de portugueses que operavam em Macau, no ano compreendido entre Novembro de 1802 e o final de Outubro de 1803, e das cargas transportadas, tanto na largada do porto como na chegada de viagem. O que permite avaliar serem diminutos os valores envolvidos²².

O primeiro destaque vai para a circunstância de a rubrica mais expressiva, no tráfego de exportação, ser o Dinheiro, em Ouro ou Prata, e segunda na importação. Este dinheiro era transportado para pagar, quer importações quer exportações não satisfeitas com mercadorias.

O total das Exportações deste ano, efectuadas em 15 Navios, fora de 777.562 Patacas, sendo de dinheiro 391.426, 50,3% do total. Oitenta e nove mercadorias vendidas ao exterior valeram menos de metade do total exportado. As Importações

²⁰ Pires (1993), pág. 90.

²¹ AHU, Macau, Caixa 28, Doc. 21 (1808).

²² Particularidade destas Mapas é a de serem escriturados em Patacas, quando os restantes documentos da Contabilidade do Senado eram expressos em Tais, a moeda da China.

envolveram 19 Viagens, num total de 3.171.746 Patacas, sendo de dinheiro 562.588, o que representa 18% do total e segunda rubrica, porque a maior verba corresponde à compra ao exterior do produto que, ao tempo, constituía o seu melhor fornecimento ao mercado da China, o Anfião, outro nome do Ópio. As compras deste produto atingiram 2.023.056, 64% do total²³.

A comparação dos valores totais destes Mapas tem de se fazer com a ressalva de não serem directamente comparáveis. Falta o movimento comercial entre Macau e Cantão, feito ao longo do Rio das Pérolas, que compreendia na exportação, de forma primordial, o Anfião. É de presumir um bom retorno do empate de dinheiro, dados os preços de ópio praticados na capital da Província chinesa.

Comece-se pela Importação, que assegurava a disponibilidade de produtos com que se obteria dinheiro nas viagens de exportação.

A rota preferencial era a de Bengala, Pinang e Malaca, de onde vieram oito navios, com bom recheio, já que se lhes podem acrescentar as viagens de dois navios com outras escalas além de Pinang e Malaca. Designo por Pinang o porto de Pulau Pinang, na Malásia, junto a George Town, e que precedia a escala de Malaca. Na linguagem comum e nos registos chamavam-lhe Pulo Pinão.

Esta escala era a principal proveniência do Anfião (2.185 caixas, do total de 2.268); de Arroz (6.304 picos em 6.790); de Salitre (620 picos em 638); a única fornecedora de Cravo, Colar (?), Cacho (?), Ferro, Cobre, Roupas e Cânfora. Considerando, apenas, o movimento de mercadorias, as transportadas nestes oito navios representaram 82% do total.

Outra característica desta viagem era a de trazer pouco dinheiro, apenas 6.480 Patacas, o que denota ficarem as importações de mercadorias feitas por estes portos a Macau quase pagas pelas que de lá vinham, com destaque para o Anfião. Situação oposta era a de Manila, e de Ilocos, região do noroeste de Luzon, nas Filipinas, de que vieram seis navios, além de um outro que tinha iniciado viagem em Bengala. Estas embarcações trouxeram 449.596 Patacas, 80% do que todas transportaram.

De Manila provinham, principalmente Madeiras, algumas de valor, como o Pau-Preto, além de Bicho do Mar, Ninhos de Pássaros e Cochinilha, de que era a única fornecedora. Tudo, representava 3% do total.

Da Cochinchina, ou seja, do porto de Donnai, vinha o maior de Aveia, que Batavia e Timor completavam, além da totalidade de um Peixe denominado Cabus, ou coisa semelhante, e Tancau, ou nome parecido.

De Timor e Batavia (designação antiga da actual Jacarta, na Indonésia) vinha, além da Aveia mencionada, Sancala (?), Ninhos de Pássaros, quase toda a Cera importada e a totalidade de um produto de denominação imperceptível mas próprio de Batavia.

²³ AHU, Macau, Caixa 24, Doc. 13, *Mapas anexos ao Ofício do Ouvidor Arriaga para o Ministro, de 13 de Janeiro de 1804.*

De Lisboa, recebia-se bastante dinheiro e todo o Tabaco e Vidros, além de Vinho e Aguardente, entre outros produtos de menor valor. As mercadorias desta proveniência superaram as 91 mil Patacas, pouco mais de 3,5% do total importado.

Dois navios, que percorreram rotas diferenciadas, com Pinang como único porto comum, apresentaram estruturas de transporte semelhantes, pelo que foram juntas. Daí, veio o resto do Anfião, todo o Algodão e Aguardente, em barris, além de algum Pau-Preto e Espingardas. Esta “Rota Mista” representou 7,5% do total.

Olhando bem para a estrutura das Importações macaenses nota-se que o Anfião e o Dinheiro transportados representavam 82% do valor total dos carregamentos. O que equivale a dizer que o valor atribuído aos restantes 84 produtos importados se reduzia a 586.102 Patacas, pouco mais do que as 562.588 chegadas nesses Navios.

Na Exportação para os portos asiáticos, Cantão excluído, a soma maior é a do Dinheiro que os Mercadores obtinham por empréstimo, fosse do Senado fosse da Misericórdia²⁴, destinado à compra de mercadorias para a viagem de regresso. É natural que 90% desses fundos embarcassem nos navios que demandavam Malaca, Pinang e Bengala, aqueles em que os comerciantes macaenses mais e melhor se abasteciam.

No topo da escala dos maiores valores exportados figuram produtos comprados à China, no tráfego entretido, todo o ano, no Rio das Pérolas: Cangas, Tutanaga, Sedas - em caixas e em rama -, Ferro, Louças e produtos de esmalte.

As viagens que terminavam no Índico, fosse em Bengala ou na Costa do Malabar e em Goa, eram as mais numerosas (foram sete), escoando muitos dos produtos adquiridos à China. Parte das mercadorias destinava-se, também, aos dois portos malaios. No conjunto constituíam o mercado da totalidade de Tutanaga e de Açúcar, em pó e em pedra; consumiam valores assinaláveis de Cangas, Sedas, Canela, Louça e outros produtos chineses. Mais de metade do valor exportado foi-o por estas sete viagens.

Manila, sozinha, ou em viagem que abrangesse os portos de Malaca e Pinang, fora o destino de três viagens. Era muito bom mercado de Seda: absorvera 64% da exportada em rama e 41% da vendida em caixas. Além disso, comprava Cangas, Canela e Louça chinesa, incluindo a de esmalte, de que era o principal mercado. Absorvia quase um terço da exportação macaense.

A ilha de Borneo foi visitada por dois navios que permitiram escoar 9% das exportações de Macau. O maior valor foi de Cangas, seguido de Ferro, Sedas e outros produtos chineses.

²⁴ No livro já citado do Padre Benjamim Videira Pires há copiosa informação sobre os empréstimos a risco de mar concedidos pela Misericórdia de Macau, aplicação importante para as suas disponibilidades, que nem sempre seriam tão abundantes, pois há notícia de em certo momento terem sido empenhadas as pratas das suas duas Igrejas para acudir a empréstimos (ver pág. 56).

Para Batavia e Timor houve duas viagens, com a particularidade de absorverem a totalidade de Espingardas vendidas por Macau. Também compraram Seda em caixas e mais produtos chineses, como Louça, produtos de Cobre e Pedra Hume, além de mais de metade dos Tachos vendidos neste ano.

Um único navio visitou o porto de Donnai, na Cochinchina. Era o mercado exclusivo de Gargós - venderam-se 31 mil destas pequenas bilhas de barro usadas como medida para líquidos -, de Enxofre, Salitre e peças de Artilharia. Seda em caixas, Tutanaga, Chumbo e Papel de cores completaram a carga, que não representou 3% do total exportado.

Esta breve panorâmica dos principais produtos colocados pelos mercadores de Macau nos diferentes portos asiáticos que visitavam permite confirmar - dada a representação de mercadorias adquiridas na China - que aquele tráfego fluvial estranho à Alfândega do Porto era muito importante para alimentar as exportações macaenses²⁵. E muitos dos produtos obtidos nas importações registadas nestes Mapas tomariam o caminho da China, no intercâmbio que de lá permitia trazer tanto do que se exportava para os outros portos da Ásia.

iii. Navios e Mercadores

Falta fixar a nossa atenção nos Agentes deste Comércio Marítimo, nervo do viver macaense, os Mercadores e os Navios em que se deslocavam as mercadorias objecto do seu labor, tanto de compra como de venda. Os Navios, podemos nomeá-los todos, mas quanto a Comerciantes, tantos eram, teremos de nos cingir - até pelas limitações de texto - aos com maior envolvimento, fosse em empréstimos contraídos fosse em avales concedidos.

Conhecem-se as listagens dos Empréstimos a Risco de Mar feitos pelo Senado de Macau na Monção de 1804 para 1805 e na de 1806 para 1807²⁶.

O primeiro navio contemplado com escritura foi o *Luconia*, propriedade de Januario Agostinho de Almeida, que tomou empréstimo de 7.000 Tais (seria para casco e carga), com aval de D. Antonio d'Eça, pagando prémio de 1.400. Destinado à rota de Bengala, nele meteram carga, contraindo empréstimos, mais vinte e dois comerciantes portugueses de Macau. Antonio Freire de Andrade, um deles, foi avalista de oito outros mercadores, assumindo a responsabilidade directa do seu empréstimo (1.000) e de 6.900 por avales. O total de capitais mutuados pelo Senado foi de 29.100. Quando regressou da viagem, ainda em 1805, o *Luconia* pagou de direitos, na Alfândega de Macau, 9.816,7.

²⁵ A tributação seria feita, apenas, na Alfândega de Cantão.

²⁶ AHU, Macau, Caixa 26, Doc. 16 e Caixa 27, Doc. 39.

Também pertencente a Januario de Almeida era o navio *Nossa Senhora do Carmo*, apazado para a mesma rota. O empréstimo do proprietário, com o mesmo avalista, foi de igual montante e prémio. Dezoito mercadores fizeram escrituras, sendo a totalidade do mutuado de 36.600. Na viagem de regresso os direitos alfandegários atingiram 9.979, 4.

O navio *Princeza da Portugal*, também destinado aos portos de Malaca, Pinang e Bengala, era pertença de Caetano Antonio de Campos, financiado em 7.000. Dez outros comerciantes meteram carga, sendo Felix Rangel o avalista do proprietário e de mais quatro colegas. O total dos empréstimos foi de 27.000. No regresso, pagou de direitos 6.056,5.

Ainda com destino aos mesmos portos preparou-se a galera *Nossa Senhora dos Remédios*, de Antonio dos Remedios, com empréstimo de 5.500, avaliado por Hipolito de Souza. Mais dezoito comerciantes fizeram escritura com o Senado. A totalidade da aplicação na galera foi de 20.400. Os direitos alfandegários, no regresso, não foram além de 1.699.

Ao roteiro de Bengala destinou-se, também, o navio *Roza Perpetua*, propriedade de Manoel Pereira, que, avaliado por Antonio Jozé de Vasconcellos, contraiu empréstimo de 8.500. O total aplicado pelo Senado foi de 23.600. No regresso, pagou 5.937,6 de direitos aduaneiros.

O navio *Thereza* foi, também, destinado ao percurso até agora referido, propriedade de Agostinho de Sá, que contraiu empréstimo de 7.000, com aval de Hipolito de Souza. Vinte e dois outros mercadores – tal como no *Luconia* – tomaram parte na viagem, em que o Senado aplicou 31.100. Na Alfândega, no regresso, o navio pagou 7.106,9.

A galera *Nossa Senhora do Rozario* aprontou para Goa, apenas com carga de dois mercadores, o proprietário, D. Antonio d'Eça, e Manoel Martins do Rego. Este, avaliado por Felix Rangel, obteve empréstimo de 3.000 e, o proprietário, de 8.000, com aval de Januario Agostinho de Almeida. No caso deste navio o prémio estipulado foi de 15%. Na volta, pagou 2.874,8 na Alfândega de Macau.

O navio da mesma invocação, *Nossa Senhora do Rozario*, saiu pouco depois para Batavia e Timor, carregado pelo seu proprietário, Joaquim Jozé dos Santos, financiado pelo Senado em 3.500, avaliado por Manoel Pereira; e por Antonio Vicente Fernandes, com empréstimo de 500, avaliado pelo proprietário da embarcação. Os direitos liquidados na Alfândega, quando regressou, foram de 377,0, sinal da fraqueza da carga transportada.

O destino da galera *Bons Amigos* era a ilha de Bangka, a sueste de Sumatra, que aparecia nos registos como Bancul. Era propriedade de Manoel Homem de Carvalho, que contraiu empréstimo de 5.500, com aval de Vicente Baptista Cortella. Houve, apenas, outro participante da viagem. Os direitos cobrados no regresso

deixam admitir ser fraca a carga que tinham obtido de volta, pois foram cobrados apenas 638,4.

Para a galera *Santo Antonio* foram celebradas escrituras com o Senado por Manoel Antonio da Silva Rangel, seu proprietário, que obteve empréstimo de 5.000; por Antonio da Luz Vieira, empréstimo de 600 e Vicente Jozé Pereira, de 400. Todos tiveram aval de Felix Rangel. Foi dada como a sair para Pulau Pinang e a Costa Malaia, mas, no regresso, foi registada como proveniente de Bancul, a tal ilha de Bangka, sendo tributada por 2.586,5, o que presume boa carga.

O navio *Nossa Senhora da Luz*, de Manoel Pereira, saiu para Donnai, sendo o proprietário financiado em 6.000, com aval de Manoel Martins do Rego. Ninguém mais carregou a embarcação, que, no regresso, teve direitos de 692,3. Talvez para a mercadoria de um só não fosse mau, e Manoel Pereira era um dos mais prestigiados mercadores macaenses.

A galera *Adjutorio* foi a última embarcação contemplada com o apoio do Senado, como representante do Erário Régio, na Monção de 1804 para 1805. As escrituras foram assinadas por Jozé Lourenço Cortella, proprietário da galera, com empréstimo de 4.000, e por Joaquim Pedro, com um de 500. De ambos foi avalista João de Deos de Castro. O destino era Timor. A Alfândega, no regresso, registou o último porto em que tocara, o de Batavia, cobrando 3.444,2, o que indicia carga rica, obtida por dois mercadores apenas.

Nesta Monção de 1804 para 1805, o Senado da Câmara aplicou, em Empréstimos a Risco de Mar, 206.800, arrecadando de prémios 40.510, porque três dos contratos foram feitos com taxa de 15%.

O padrão estabelecido para a dimensão dos textos obriga a abreviar a análise do movimento de navios na Monção de 1806 para 1807, financiados pelo Senado. Apresenta-se, de seguida, um Quadro com a Síntese desse movimento, que abrangeu dezasseis embarcações, sendo a maioria de Navios, uma Pala e uma Galera. Foi bastante reduzido o número de mercadores que deram carga para estas viagens, comparado com a Monção antes analisada, apenas cinquenta e sete. Os Capitais e Prémios indicados são os referentes aos empréstimos do Senado, e os Direitos, os cobrados na Alfândega de Macau na viagem de regresso.

Como oportunamente referido, os navios *Princeza de Portugal* e *Soberbo*, e a galera *Boa União* não regressaram. Foram dados por perdidos, o que foi comunicado ao Governo, e houve oportunidade de destacar em “2 i Finanças Públicas de Macau”.

Os valores totais do Quadro revelam que, na Monção de 1806 para 1807, o Senado investiu bem menos do que na de 1803 para 1804, com a inerente arrecadação de menores “prémios”. Resta a referência aos mercadores com maior envolvimento.

SÍNTESE DO MOVIMENTO DE NAVIOS NA MONÇÃO DE 1806 PARA 1807

Embarcações	Destinos	N.º	E m T a e i s		
			Capitais	Prémios	Direitos
N. <i>Indiano</i>	Bengala	6	16.000	3.200	4.012
N. <i>Anna Feliz</i>	Bengala	7	14.700	2.940	6.346
N. <i>Santo Antonio</i>	Bengala	5	8.100	1.620	5.674
N. <i>N.ª Sr.ª do Carmo</i>	Bengala	5	11.300	2.260	17.213
N. <i>N.ª Sr.ª da Luz</i>	Bengala	6	12.100	2.420	5.595
P. <i>N.ª Sr.ª da Conceição</i>	Bengala	7	10.300	2.060	1.805
N. <i>Thereza</i>	Bombay	2	7.000	1.400	2.828
N. <i>N.ª Sr.ª do Rozario</i>	Goa	2	7.000	1.050	1.494
N. <i>Activo</i>	Bengala	2	6.500	1.300	2.054
N. <i>Prinzeza de Portugal</i>	Pegu	4	9.600	1.920	Não voltou
G. <i>Boa União</i>	Bengala	4	10.500	2.100	Não voltou
N. <i>Angelica</i>	Borneo	3	7.700	1.540	3.582
N. <i>Soberbo</i>	Cochinchina	1	5.000	1.000	Não voltou
N. <i>São Simão</i>	Donnai	1	5.000	1.000	80
N. <i>Perola do Oriente</i>	Surubaya	1	5.000	1.000	85
N. <i>Belizario</i>	Timor	1	6.000	1.200	2.309
TOTAIS		57	141.800	28.010	53.077

N.º é o de Mercadores participantes na Viagem.

Fonte: AHU, Macau, Caixa 27, Doc. 39.

No primeiro conjunto de viagens o mais interventivo foi Manoel Pereira, que aos 14.500 dos seus empréstimos acrescentou 23 avales, de 34.500, com um envolvimento total de responsabilidades de 49 mil. Seguiu-se Felix Rangel, com 14 avales acrescentados ao seu empréstimo, no total de 31.800 de responsabilidade. Logo após perfila-se D. Antonio d'Eça, com o total de 25.900; Januario Agostinho de Almeida, com 22.400; Vicente Baptista Cortella, apenas com avales, no total de 20.400; João de Deos de Castro, com avales a juntar ao seu próprio empréstimo, totalizando 18 mil; Hipolito de Souza, com 14.700; Agostinho de Sá, com 13.900; Antonio dos Remedios, com 12.300 e Antonio Jozé de Vasconcellos, com 10 mil, a encerrar o núcleo principal.

Na Monção de 1806 para 1807, o envolvimento é menor, com a particularidade de Hipolito de Souza e Antonio dos Remedios não apresentarem qualquer intervenção e de o líder da primeira, Manoel Pereira, não ter dado qualquer aval, cifrando-se a sua responsabilidade no seu empréstimo de 5 mil.

Apenas seis mercadores assumiram responsabilidades perante o Senado acima de 10 mil: João de Deos de Castro, 42.300; Vicente Baptista Cortella, 26.100;

Januario Agostinho de Almeida, 24.600; D. Antonio d'Eça, 24.000; Felix Rangel, 21.400 e Antonio Jozé de Vasconcellos, 13.000.

Epílogo

O território chinês em que os Portugueses foram os primeiros Europeus a participar na globalização, continuava, no dealbar de Oitocentos, fiel à sua missão de pôr em contacto diferentes povos e mentalidades, fosse através do Comércio fosse mediante a acção missionária e cultural dos Jesuítas ali radicados. Passou, então, por enormes dificuldades criadas pela inconsideração da Grã-Bretanha, mas manteve o equilíbrio secular com a grande potência do Celeste Império, que acolhia as gentes lusitanas desde o século XVI. Macau impôs-se, sempre, pela qualidade, tanto dos “homens-bons” do Senado, âncora da portugalidade no Oriente, como de servidores da Coroa com a envergadura do Desembargador Ouvidor Miguel de Arriaga Brum da Silveira, em cuja morte o Imperador decretou luto nacional na China!

Padre António Vieira dixit: “Se não houvesse mercadores que fossem procurar os tesouros da terra no Oriente e nas Índias Ocidentais, quem transportaria para lá os pregadores que levam os tesouros celestes?”.

Ligustro, Agosto de 2013

REAL ERÁRIO DE MACAU

Valores em TAEIS

RECEITA	1799	1801	1804	1807
Dinheiro existente em Cofre em 1.JAN	14.129,7	12.950,0	13.238,8	12.501,8
Dinheiro em poder do Procurador do Senado		2.432,9		
Cobrado de Capitais a Risco Marítimo	87.792,4	122.907,7	194.745,5	139.997,1
Idem de Prémios dos ditos Capitais	15.545,0	18.697,9	37.390,0	29.685,7
Idem de Capitais a juros da Terra	12.554,5	1.473,8	1.095,8	134,6
Idem de juros dos ditos Capitais	1.429,4	993,1	1.064,2	446,7
Idem de Alugueres de Casas	135,6	94,0	46,4	0,0
Idem de Rendimento da Alfândega	37.581,4	64.140,2	63.732,1	80.005,2
Idem de receita Extraordinária	1.308,0	195,6	24.464,6	17.130,2
Total da RECEITA	170.476,1	223.885,2	335.781,3	279.901,4
DESPESA				
Militar	14.519,8	14.757,5	14.287,7	20.175,1
Eclesiástica	10.644,3	12.939,5	13.809,7	15.909,9
Civil	<i>120.278,8</i>	<i>188.673,3</i>	<i>301.140,0</i>	<i>221.077,5</i>
Justiça	1.578,1	1.916,1		
Fazenda	2.967,0	4.331,0		
Alfândega	3.361,0	3.359,4		
Presídio	2.641,6	2.805,5		
Subsídio Literário	574,0	599,2		
Extraordinária	<i>109.157,1</i>	<i>175.662,1</i>	<i>212.400,0</i>	
Capitais emprestados a Risco Marítimo	104.700,0	149.600,0	212.400,0	(a)
Várias Despesas	4.457,1	26.062,1	0,0	
Civil Ordenados			24.859,9	14.200,0
Civil Ordinárias e Extraordinárias			63.880,2	206.877,6
Total da DESPESA	145.442,9	216.370,3	329.237,4	257.162,6
Dinheiro existente no Cofre em 31.DEZ.	25.007,6	7.190,9	6.543,9	22.738,9
Idem na mão do Procurador do Senado	25,6	324,0	0,0	0,0

(a) Incluídos na rubrica "Civil Ordinárias e Extraordinárias".

Fonte: AHU, Macau, Cx. n.º 22, Doc. 10; Cx. 26, Doc. 12; Cx. 28, Doc. 56.

BIBLIOGRAFIA

Fontes Primárias

- *Arquivo Histórico Ultramarino*

Fundo do Conselho Ultramarino, Arquivo de Macau, Século XIX

Caixa 24, Documento 13; Caixa 24, Documento 39; Caixa 26, Documento 16; Caixa 27, Documento 39; Caixa 28, Documento 21; Caixa 28, Documento 55 e seus Anexos das Letras A, B e C, num total de 123 documentos.

Fontes Impressas Actuais

- Alves-Caetano, António (2013a), *As Ingerências Britânicas em Macau na Era Napoleónica*, Anais do XIII Simpósio de História Marítima, Lisboa: Academia de Marinha.
- Boxer, Charles Ralph (1992), *O Império Marítimo Português, 1415-1825*, Lisboa: Edições 70.
- (1989), *O Grande Navio de Amacau*, Lisboa: Fundação Oriente, 4.^a Edição, primeira em Português.
- (1991), *Estudos para a História de Macau, Séculos XVI a XVIII*, Lisboa: Fundação Oriente.
- (1993), *Macau na Época da Restauração (Macao Three Hundred Years Ago)*, Lisboa: Fundação Oriente.
- Lessa, Almerindo (1974), *A História e os Homens da primeira República Democrática do Oriente*, Macau: Imprensa Nacional.
- Pires, Benjamim Videira Pires, S.J. (1993), *A Vida Marítima de Macau no Século XVIII*, Macau: Instituto Cultural de Macau e Museu Marítimo de Macau.
- Rodrigues, Helena, *Nau do Trato*, Lisboa: www.fcsh.unl.pt
- Rodrigues, Jorge Nascimento e Devezas, Tessaleno (2007), *PORTUGAL O Pioneiro da Globalização*, Famalicão: Centro Atlântico.
- Romão, José António de Arez (1993), *Portugal, Uma presença de Cinco Séculos na China*, Lisboa: Lusitania Companhia de Seguros SA.
- Russell-Wood, A. J. R. (1998), *Um Mundo em Movimento – Os Portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*, Miraflores: Difel 82.
- Silva, Beatriz Basto da (1989), *Presença Portuguesa no Oriente*, Macau: Correios e Telecomunicações.
- Vieira, Padre António, *História do Futuro, etc*, Lisboa: Typographia da Revista Universal, 1855.

- Wozniak-Giménez, Andrea Beatriz (2007), *O Senado da Câmara de Macau, sua rede de relacionamentos e estratégias de sobrevivência nos séculos XVI-XVII*, São Leopoldo (RS): Anais do XXIV Simpósio Nacional de História.