

história

O EXERCÍCIO DA SOBERANIA ADUANEIRA DE MACAU PELO GOVERNO CHINÊS DURANTE AS DINASTIAS MING E CHENG

Huang Qicheng

[Extracto] *Após a chegada a Macau em 1553 e o estabelecimento no Território por meio de arrendamento, os portugueses tomaram Macau como sendo um porto de trânsito do comércio internacional Macau-Nagasaki, Macau-Goa-Lisboa e Macau-Manila-México. Não obstante, as actividades comerciais dos portugueses estiveram sempre sob a administração directa do governo chinês, até 1887, ano em que foi assinado o Tratado de Amizade e Comércio entre a China e Portugal. O presente trabalho pretende apresentar factos históricos da administração do governo chinês sobre as alfândegas de Macau durante as dinastia Ming e Qing, a fim de apoiar, por outro lado, a afirmação de que o governo chinês exerceu a soberania sobre o território de Macau até à década de oitenta do século XIX.*

No ano 32.º do reinado de Jiajing da dinastia Ming (1553), os portugueses, detentores de hegemonia marítima, chegaram ao território chinês que é Macau, onde se estabeleceram através de arrendamento, tendo quase monopolizado o comércio marítimo internacional entre o Oriente e o Ocidente, que tinha Macau como porto de trânsito. No entanto, as alfândegas de Macau estiveram sempre controladas pelo governo chinês, ou seja, no período que decorre entre meados do século XVI e meados do século XIX, o comércio externo de Macau era directamente administrado pelo governo chinês. O presente trabalho pretende apresentar factos históricos da administração do governo chinês sobre as alfândegas de Macau durante as dinastia Ming e Qing, a fim de apoiar, por outro lado, a afirmação de que o governo chinês exerceu a soberania sobre o território de Macau até à década de oitenta do século XIX.

* Professor da Faculdade de História da Universidade de Zhongshan.

I

Macau era originariamente uma pequena aldeia de pescadores ao sul de Hutiaomen, no distrito de Xiangshan (hoje municípios de Zhongshan e Zhuhai) da província de Guangdong. Os portugueses que entraram **em Macau em 1553** e alugaram o Território em 1573 (ano 1.º do reinado de Wanli da dinastia Ming), ao mesmo tempo que explora-vam o comércio entre Macau e Guangzhou, envidaram grandes esforços para desenvolver o comércio internacional, com Macau como por-to de trânsito: Macau-Nagasaki, Macau-Goa-Lisboa e Macau-Manila--México, rotas conhecidas como «grande triângulo» do comércio entre o Oriente e o Ocidente.

A rota Macau-Nagasaki era uma das linhas marítimas que os portugueses tinham no Oriente, com Macau como porto de trânsito. Durante o reinado de Jiajing, o governo da dinastia Ming não tomou os comerciantes portugueses como alvo do embargo do comércio, embora proibisse os comerciantes chineses de fazer comércio com o Japão, o que constituiu uma das razões do desenvolvimento do comércio entre Macau e Nagasaki. Das principais mercadorias chinesas que os portugueses transportavam em grande quantidade de Macau para Nagasaki constam a seda branca, o chumbo, o pau-rosa, o ouro, o mercúrio, o estanho, o açúcar, o almíscar, o *fuling* (*poria cocos*, medicamento tradicional chinês), o *dahuang* (*rheum officinale*, medicamento tradicional chinês), o alcaçuz, o fio e tecido de algodão. Por exemplo, a mercadoria chinesa dum barco comercial português que chegou a Nagasaki por volta de 1600 continha 600 *dan* (1 *dan* = 50 quilos) de seda branca, 500 *dan* de chumbo em pó, 3000 a 4000 taéis de ouro, 150 a 200 *dan* de mercúrio, 210a 270 *dan* de açúcar, 200 a 300 *dan* de fio de algodão, 300 rolos de tecido de algodão, 1700 a 2000 rolos de tecido de seda, 500 a 600 *dan* de fuling, 100 *dan* de *dahuang*, 150 *dan* de alcaçuz e 2 *dan* de almíscar, cujo valor total atingiu 137 660 *xiyuan* (moeda de Portugal)¹. As mercadorias que se transportavam de Nagasaki para Macau eram geralmente de prata e matérias preciosas. Segundo estatísticas incompletas, nos 45 anos (1585-1630) desde o ano 13.º do reinado de Wanli ao ano 3.º do reinado de Chongzhen, 14 899 000 taéis de prata foram transportados para Macau, seja 3 310 880 taéis anuais². A maioria desta prata era gasta para comprar em Guangzhou mercadorias chinesas, a ser transportadas e comercializadas no Japão ou em países ocidentais. Assim se pode ver que o comércio entre Macau e Nagasaki era muito próspero.

Macau-Goa-Lisboa era outra rota dos portugueses, do Oriente para o Ocidente. Usavam grandes embarcações (*Great Ship*) de 600 a 1600 toneladas para transportar mercadorias chinesas para Lisboa e outros

¹ C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade*, 1555-1640. pl. 79-181; 47, 61, 169, 64; 182, 77.

² Ver nota 1.

países europeus através de Goa. De volta, os barcos traziam a bordo produtos e moedas dos países europeus e da Índia para fazer negócios em Macau e China. Das mercadorias chinesas que se transportavam de Macau para Goa e Europa constam a seda crua, os têxteis, o ouro, o bronze, o mercúrio, o cinabre, a pulseira de bronze, a pimenta, a cânfora, o marfim e o sândalo-branco, sendo a seda crua em maior quantidade. Segundo os números disponíveis, no ano 8 até 18 do reinado de Wanli (1580-1590), transportava-se anualmente mais de 3000 *dan* de seda crua no valor de 240 mil taéis, para a Europa, através de Goa. No ano 8 do reinado de Suizhen (1635), a mesma tinha aumentado até 6000 *dan*, no valor de 480 mil taéis. Das mercadorias que se transportavam de Goa e da Europa para Macau constam a prata, a pimenta, a cânfora, o marfim e o sândalo-branco, sendo a prata em maior quantidade. Segundo uma estatística do Professor Liang Fangzhong, nos 72 anos (1573-1644) desde o ano 1.º do reinado de Wanli ao ano 17.º de Chongzhen, a prata que se introduziu na China, proveniente de diversos países, ultrapassaria 100 milhões de *yuan*³, a maioria dos quais resultante da compra de produtos chineses em Guangzhou. No ano 37.º do reinado de Wanli (1609), um comerciante madrileno, que tinha 25 anos de experiência de comércio em Goa, disse que a prata que os portugueses transportaram de Lisboa para Goa entrou quase toda na China através de Macau⁴. Macau-Manila-México foi a primeira rota que os portugueses e espanhóis abriram para o comércio entre a Índia e a América. Os portugueses transportavam mercadorias chinesas de Macau para Manila, donde os espanhóis as embarcavam para o porto mexicano de Acapulco e para o de Lima. As mercadorias transportadas de Macau para Manila eram compostas de cerca de 30 produtos⁵, nomeadamente a seda crua, a porcelana, a panela de ferro, o mercúrio, o açúcar, a pólvora, entre outros, também em grande quantidade. Segundo um registo das alfândegas filipinas, desde 1619, as mercadorias transportadas anualmente de Macau para Manila atingiram 1,5 milhões de pesos⁶, quantia esta equivalente a um milhão de taéis de prata. Destas mercadorias, a seda crua e os têxteis de seda e algodão eram os principais produtos, como por exemplo, por volta de 1588, as mercadorias transportadas de Macau para Manila foram no valor de 200 mil pesos⁷, dos quais 95 por

³ Huang Qichen, *Colectânea de textos sobre a história da economia de Liang Fangzhong*, edição de 1989 de Zhonghua Shuju, pág. 179.

⁴ Ver a nota 1.

⁵ Antonia de Morga, *Sucessos de Las Islas Filipinas* (Mesici, 1689), phil. Isls vol. 16, pl. 78-188, Morga (1595-1683) foi o presidente do Supremo Tribunal das Filipinas e Encarregado do Governador, pelo que esta descrição deve referir-se aos produtos do período dos finais da dinastia Ming aos inícios da dinastia Qing.

⁶ W.L. Schurz, *The Manila Galleon*, New York, 1939, p. 132.

⁷ Quan Hansheng, *Comentário da história da economia da China*, vol. 1, pág. 460.

cento eram têxteis de seda⁸. A seda crua importada por Manila era comercializada concentradamente num lugar do nordeste da cidade, conhecido pelos locais como «*mercado da seda crua*», o que demonstra a importância que a seda crua ocupou na economia filipina. Destes produtos de seda, uma pequena parte destinava-se a satisfazer as necessidades locais e a maior parte era reexportada para o México. Uma boa parte da seda crua importada, depois de transformada em têxteis, era exportada do México para o Peru. Com o comércio da seda chinesa, os espanhóis podiam ganhar lucros de 800 a 1000 por cento⁹. Das mercadorias transportadas do México para Macau através de Manila constam o vinho, a azeitona, a uva seca, a carne salgada, o veludo, assim como o tecido de linho, o corante cor-de-rosa e a prata, que eram produtos da Holanda e França. O principal destes produtos era a prata. Segundo estatísticas, no período de 1596 a 1643, a prata transportada de Manila para Macau atingiu 2,025 milhões de pesos, ocupando 76,5 por cento do total da prata importada do México por Manila, a qual foi calculada em 2,56 milhões de pesos¹⁰. Estes factos demonstram que, nos finais da dinastia Ming, a maioria da prata transportada do México para Manila entrou na China, para compra de mercadorias chinesas e que a prata importada na China passou geralmente por Macau.

Este factos históricos afirmam que, durante mais de 90 anos, desde meados da dinastia Ming, o comércio em trânsito por Macau, entre o Oriente e o Ocidente, viveu uma grande prosperidade, e, como consequência, a economia geral de Macau viveu o auge do seu desenvolvimento. Em Macau, havia «muitos edifícios, altos, e muito juntos», construía-se centenas de bairros; a população aumentava de dia para dia. Segundo as estatísticas, no ano 13 do reinado de Chongzhen (1640), a população de Macau era de 40 mil habitantes, dos quais 29 000 chineses, 6 000 portugueses e 5 000 de outros países".

Com a entrada da dinastia Qing, os portugueses vieram perdendo a sua hegemonia marítima, tendo sido expulsos do Japão, e sendo o seu porto de Malaca tomado pelos holandeses, em 1641, para além da implementação da política de proibição do comércio marítimo por parte do governo da dinastia Qing, o que fez com que Macau perdesse as suas vantagens, e o volume do seu comércio em trânsito diminuísse sem parar. Apesar disso, Macau continuou a ser um porto importante para o comércio internacional entre o Oriente e o Ocidente. Em 1661, o governo da dinastia Qing ordenou que a população da costa mudasse

⁸ Domingo de Salazar, *Relation of the Philippines Islands*, (Manila, 1587 a 1588) in *Phil. Isls*, vol. 7, p. 34-35.

⁹ Perey A. Hill, *The Old Manila Galleons*, in *Encyclopedia of Philippines* (Manila, 1957), vol. 15, p. 97.

¹⁰ Wang Shihe, *Desenvolvimento do comércio China-Manila-México nos finais da dinastia Ming*, «Coleção da geografia», 1964, n.º 7.

¹¹ Roderick Ptak, *The Demography of Old Macao, 1555-1640*, (*Ming Studies*), vol. 15, 1982.

para o interior. Macau, como território chinês devia estar sujeito a esta ordem; no entanto, devido à intervenção conciliatória dos jesuítas que na altura estavam a prestar serviço na corte chinesa, nomeadamente Adam Schall von Bell, Macau acabou por conseguir a devida isenção continuando a ser importante porto do comércio externo da China. Em 1684, o governo da dinastia Qing acabou com a proibição do comércio marítimo. Guangzhou tornou-se o principal porto do comércio internacional na China, e Macau, como porto exterior de Guangzhou, passou de novo a ser um porto que recebia barcos de comércio de países estrangeiros. Em 1717, o governo da dinastia Qing voltou a proibir o comércio com o Sudeste Asiático, mas deu uma particular autorização a Macau, para que os portugueses que tinham arrendado o território pudessem dedicar-se ao comércio nesta região. Macau chegou a monopolizar o comércio em trânsito entre a China e os países do Sudeste Asiático, reactivando o seu comércio externo. Em 1757, o governo da dinastia Qing retirou as alfândegas de Songjiang (província de Jiangsu), Ningbo (província de Zhejiang) e Quanzhou (província de Fujian), ordenando que os barcos estrangeiros pudessem aportar e comerciar apenas em Guangdong, medida que injectou mais vigor ao desenvolvimento do comércio de Macau que era o único porto exterior do comércio de Guangzhou. O porto de Macau, sob a administração do governo chinês, passou a ser assim a base do comércio internacional de Guangzhou. Todos os barcos precisavam de empregar piloto e delegado e tratar das formalidades de importação e exportação em Macau. Em 1759, o governo chinês formalmente definiu Macau como lugar de residência dos comerciantes ocidentais que vieram comercializar em Guangzhou. Em 1761, as Companhias das Índias Orientais da França e Holanda alugaram casas, começando a estabelecer-se em Macau. Dois anos mais tarde, as Companhias das Índias Orientais da Dinamarca e Suíça entraram também em Macau. Posteriormente, comerciantes americanos e de outros países também se estabeleceram em Macau. Macau tornou-se assim o lugar de concentração das residências dos comerciantes ocidentais e seus familiares, após a época do comércio em Guangzhou, e o seu comércio e economia viveram uma nova época de prosperidade. É por esta razão que dizemos que, na dinastia Qing, embora o seu comércio não se pudesse comparar com o da dinastia Ming, Macau continuou a ser um importante porto do comércio em trânsito entre o Oriente e o Ocidente, encontrando-se integrado, tal como acontecera durante a dinastia Ming, no sistema da administração alfandegária do comércio externo da China que tinha Guangzhou como centro.

II

Na dinastia Ming foram estabelecidas instituições *Shibosi* (serviços de controle de mercados e barcos). Nos inícios da dinastia Ming existiam três *Shibosi*, respectivamente em Zhejiang, Fujian e Guangdong. O *Shibosi* de Guangdong foi criado em 1372, localizado no edifício Haishan, antiga sede do *Shibosi* da dinastia Ming (no cru-

zamento da rua Beijing Nanlu e da Dong Hengjie), a um *U* (2 li = 1 quilómetro) da cidade¹². O *Shibosi* era dirigido por um *tiju* (director), do 5.º grau da hierarquia dos mandarins e *por futiju* (subdirector) do 6.º grau da hierarquia, subordinados ao Buzhengsi (escritório do governador da província). Como a hierarquia do *Shibosi* era baixa, depois do reinado de Yongle, enviaram-se funcionários da corte para dirigir o *Shibosi*, cuja competência foi assim reduzida e limitada. Na realidade o *Shibosi* de Guangdong era controlado conjuntamente pelo *tiju*, envia-do da corte e por funcionários locais. A este respeito um registo diz: «o controlo é do governador, e a cerimónia e a quantia da contribuição são do controlo do enviado da corte, enquanto o *tiju* só trata dos assuntos diários»¹³. Macau que conseguiu desenvolver-se durante os meados do reinado de Jiajing era na altura um dos importantes portos administrados pelo *Shibosi* de Guangdong. A administração alfandegária era da responsabilidade conjunta do *Shibosi* de Guangdong e do funcionário encarregado da defesa de Macau enviado pelo governo do distrito de Xiangshan. Em 1566, Pang Shangpeng, na sua carta «Sobre a defesa dos mares para gozar da segurança de geração para geração» (Chen Weiyi Bao Haiyu Wanshi Zhi'an Shu), escreveu:

«Haojing'ao (Macau)... é o lugar onde os barcos estrangeiros fazem negócios. No passado, as mercadorias que os estrangeiros traziam quando vinham entregar contributo passavam pela fiscalização. As mercadorias e objectos de uso particular dos demais comerciantes eram examinados pelo mandarim encarregado da defesa de Macau. Só com a autorização do escritório do fuan (governador) podia deixá-los entrar em Macau, onde aguardavam que o funcionário competente lhes fizesse inspecção e lhes cobrasse impostos de 20% para poderem fazer negócios»¹⁴.

Depois do reinado de Wanli, a corte deixou de mandar funcionário para interferir nos assuntos de *Shibosi*, e o governo de Guangdong mandou os funcionários do *Shibosi* e do distrito de Xiangshan administrarem conjuntamente as alfândegas de Macau, desempenhando as funções de fiscalização, cobrança de *zhangchou* (impostos, a especificar em baixo) e vigilância dos comerciantes estrangeiros. Zhou Xianwei, da dinastia Ming, escreveu a este respeito:

«Xiangshan(Ao) de Guangdong é uma garganta dos barcos marítimos. Cada um dos barcos que ali chegam pode trazer a bordo dez mil taéis de ouro e objectos preciosos do ultramar, podendo o volume do ouro atingir dezenas de milhares de taéis. Primeiro faz-se declaração

¹² Huang Zuo, *Crónica geral de Guangdong do reinado de Jiajing*, vol. 28.

¹³ *Colectânea de textos clássicos da dinastia Ming*, da compilação de Chen Zilong e outro; Zhang Bangqi, *Xiting Zhanbie Shixu*.

¹⁴ Pang Shangpeng, *Textos seleccionados de Baiketing*, vol. 1.

junto do nosso distrito e do Buzhengsi, que manda o Shibosi e os man-darins do distrito examinarem as mercadorias, como de costume»¹⁵.

Sobre o mesmo assunto, *O livro completo dos impostos de Guang-dong do ano 48.º do reinado de Wanli* contém uma descrição mais de-talhada:

«Todos os anos, quando barcos estrangeiros chegam a Macau, o mandarim encarregado de Macau apresenta relatório ao distrito de Xiangshan e dá a conhecer detalhadamente o assunto ao Buzhengsi para obter autorização. O Shibosi, junto do distrito de Xiangshan, pro-cede ao zhangchou de barco para barco, calculando a quantia dos impostos, apresenta os detalhes ao Sidao (chefe da divisão adminis-trativa subordinada à província) para obter a aprovação de cobrar impostos. Após a cobrança dos impostos, os barcos vão à província, o distrito de Xiangshan examina e faz relação, apresenta relatório ao Dao (divisão administrativa subordinada à província) e a este Si (instituição governamental); a quantia cobrada é depositada no tesouro»¹⁶.

Este sistema de administração alfandegária manteve-se inalterado até aos finais da dinastia Ming. Um registo histórico descreve:

«Quanto aos impostos, Xiangshan subordina-se ao Shibosi, e o distrito de Xiangshan encarrega-se de fiscalizar e examinar»¹⁷.

Então, durante a dinastia Ming, como é que o *Shibosi* e os man-darins locais exercem a soberania alfandegária em Macau?

1. REGULAMENTOS PARA CONTROLO DA ENTRADA E SAÍDA DE BARCOS PORTUGUESES E DE OUTROS PAÍSES ESTRANGEIROS

Em 1614, o governador do distrito de Xiangshan mandou Cai Jishan elaborar as «dez regras da governação de Macau», documento acres-centado e aprovado pelo governador de Guangdong e Guangxi, Zhang Minggang, e pelo *Xunfu Yushi* (segundo chefe da província), Zhou Yingqi. O Haidao Fushi (subdirector dos serviços de assuntos maríti-mos), Yu Anxing, intituiu-o como «proibição dos serviços de assun-tos marítimos» (Haidao Jinyue), mandou esculpi-lo em pedra, no Leal Senado. Na proibição, lê-se o seguinte:

¹⁵ Zhou Xuanwei, *Continuação das notas de Jinglin*, ver «Livros segredos do pavilhão Hanfen», vol. 8.

¹⁶ *O livro completo dos impostos de Guangdong*, pág. 114, «Impostos de Macau», pág. 8.

¹⁷ Zhang Siyan, *Crónica de Guangzhou do reinado de Qianlong*, vol. 53, Li Daiwen, «Carta sobre a anulação dos impostos sobre o tanque de pérolas, o sal, o ferro e o porto».

«Os comerciantes estrangeiros, novos e antigos, que criaram ou criam escravos japoneses e os comerciantes que viajaram à boleia a bordo dum barco estrangeiro, uma vez acusados pelas vítimas ou interessados, serão detidos e submetidos à lei da justiça militar, e os conhecedores que não denunciarem o crime serão castigados da mesma maneira.

Os comerciantes estrangeiros, novos e antigos, são proibidos de comprar filhos de chineses. Os infractores, uma vez denunciados, serão investigados e acusados de crime.

Os barcos que chegam a Macau podem entrar logo no porto, aguardando que lhes façam zhangchou. Os que ancorarem em Dadiaohuan, Maliuzhou e outros lugares serão acusados de crime, sendo os barcos queimados e os comerciantes mortos.

Os comerciantes estrangeiros têm de ir à capital provincial pagar impostos. Os infractores que transportarem furtivamente mercadoria para Macau serão levados ao Tidiaosi (serviços de assuntos internos) comunicando o Dao. As mercadorias confiscadas serão atribuídas ao primeiro denunciador, como prémio. O barco será confiscado pelo governo. Os compradores infractores serão castigados da mesma maneira»¹⁸.

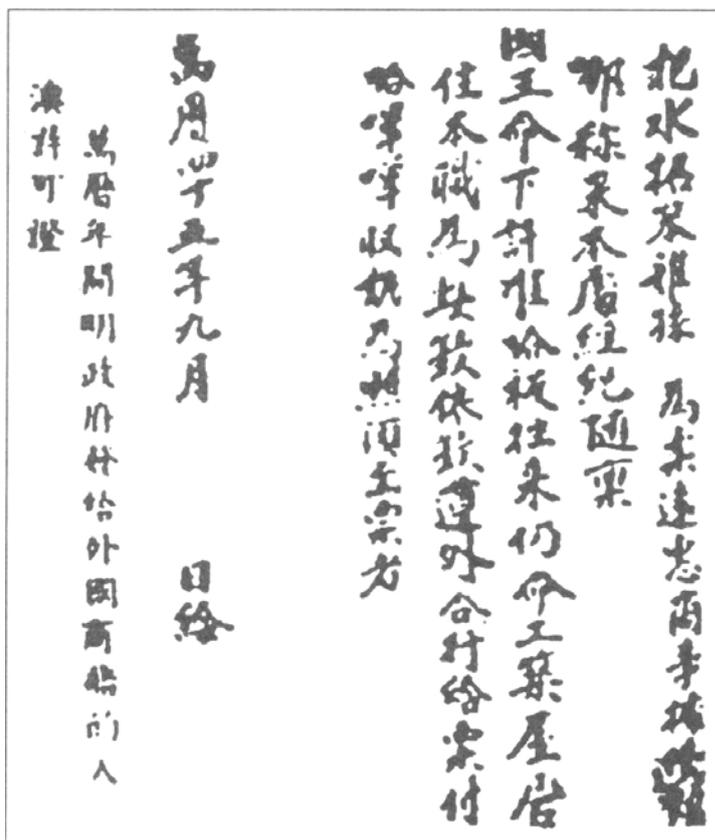
2. EMISSÃO DO BUPIAO, QUE PERMITE AO COMERCIANTE ESTRANGEIRO ENTRAR EM MACAU

O governo da dinastia Ming definiu expressamente que os barcos comerciais, portugueses e de outros países estrangeiros, que queriam ancorar ou comerciar em Macau, tinham de ser portadores do *bupiao* (licença da entrada no porto) emitido pelo governo da dinastia Ming. Está hoje ao nosso alcance um original *bupiao* passado aos 11 de Setembro do ano 45.º do reinado de Wanli (1617) para um barco português. No documento lê-se:

«O bashui (funcionário do porto) atende pessoas inocentes e estúpidas, prestando serviços aos franges a fim de desenvolver o comércio e aplicar a política da aplicação. Eles pretendem vir a Macau e o agente apresentou o assunto. O rei autoriza a vinda e ida do haban (barco à vela português), mandando operários construir casas. Pelo que eu pas-sei o presente documento para o capitão, portador dele. Aos 11 de Setembro do ano 45.º do reinado de Wanli.»

O mandarim encarregado da defesa marítima de Macau tinha de controlar rigorosamente, examinando se o barco tinha o *bupiao*, não deixando barcos sem ele entrarem e comerciarem em Macau, a fim de defender a dignidade da soberania do porto de Macau.

¹⁸ Yin Guangren e Zhang Rulin, *Monografia de Macau*, vol. 1, «Defesa».



Licença que o governo da dinastia Ming emitiu para um barco português

3. COBRANÇA DE IMPOSTOS DE IMPORTAÇÃO AOS COMERCIANTES PORTUGUESES E AOS DE OUTROS PAÍSES ESTRANGEIROS

Um dos importantes meios a que o governo da dinastia Ming recorreu para administrar as alfândegas de Macau foi cobrar, conforme os costumes internacionais, impostos de importação aos comerciantes estrangeiros que entravam em Macau. Até ao ano 5.º do reinado de Longqing (1571), a cobrança dos impostos seguiu o sistema da quota que tinha sido implementado para os barcos de contribuição, como seja:

«Quando os países estrangeiros vão entregar as suas contribuições, as mercadorias que o rei, a rainha e concubinas e os seus vassallos trazem são calculadas em dez partes, cinco décimas partes sendo impostos para o governo e as outras cinco sendo devolvidas segundo o seu valor»¹⁹.

Um relatório que Gao Gongzhao, *Xunfu Yushi* de Guangdong, apresentou ao imperador também referiu o mesmo assunto: *«Antigamente quando os estrangeiros de Lingnan vinham entregar contributos, metade das mercadorias que traziam era para o governo como impostos, sendo a outra metade devolvida conforme o seu valor»*. Esta percentagem de impostos não estava no entanto fixada em 50%. No ano 4.º do reinado de Zhengde (1509) era de 30% e diminuiu para 20% no ano 12.º do mesmo reinado. A este respeito, Huang Zuo tem uma descrição:

¹⁹ Shen Shixing, *Ming Huidian*, vol. 113, «Exemplos de concessão de prémios aos estrangeiros».

«No ano 12.º do reinado de Zhengde, o Xunfu Yushi de Guang-dong, Chen Jin e o enviado adjunto, Wu Ting, apresentaram um rela-tório, pretendendo seguir a percentagem de impostos de 20% implementada durante a dinastia Song ou seguir os exemplos recentes de 30%, enviando-se para a capital os objectos portáteis e vendendo-se os pesados, sendo as verbas usadas como soldo. Decisão, aplicar impostos de apenas 20%»²⁰.

A partir daquela altura, a percentagem dos impostos alfandegários que o *Shibosi* de Guangdong cobrava em Macau era de cerca de 20%. Quanto aos produtos de carácter particular, aplicava-se geralmente a mesma percentagem de impostos. Dai Jing fez um registo desta situação:

«Um comerciante estrangeiro colocou as suas mercadorias de carácter particular no mercado, ao chegar o barco. O mandarim, inteirado do assunto, veio examinar e aplicou-lhe 20% de impostos, para o deixar negociar livremente»²¹.

Aplicar impostos de importação em percentagem pode considerar-se um bom método de cobrança de impostos, uma vez que a economia se encontra subdesenvolvida. No entanto, em meados da dinastia Ming, o desenvolvimento da venda de mercadorias, moeda e do comércio externo, como a já mencionada entrada de prata na China, que, em grande quantidade, aumentou a fonte da moeda nacional, conferiu condições a uma revolução da economia e da moeda. No ano 10.º do reinado de Jiajing (1531), o *Yushi* Fu Hanchen propôs-se cobrar impostos em prata em vez de produtos. Este método, conhecido como «lei de um só açoite», foi posterior e gradualmente implementado em todo o país.

Como, em Macau, «os estrangeiros praticam actos fraudulentos, sendo difíceis de submeter à inspecção», no ano 5.º do reinado de Longqing (1571), o governo da dinastia Ming decidiu cobrar em Macau o imposto *zhangchou* sobre as importações, composto de dois métodos — *zhang* (medir a tonelagem do barco) e *chou* (imposto sobre as mercadorias a bordo ou à base do valor delas). O *zhangchou* que se cobrava em Macau dividia-se em três impostos: o das águas, o das ter-ras e o adicional.

O imposto das águas é na realidade um imposto sobre os barcos comerciais estrangeiros que vinham comerciar em Macau, semelhante às actuais taxas da tonelagem (*tonnage dues*), mas a fixar conforme o volume do barco em vez da tonelagem. Media-se a maior largura do barco, que se dividia em 11 categorias. O imposto cobrava-se por cada *chi* (3 *chi* = 1 metro), cumulativamente. Como por exemplo, a um barco de largura superior a 16 *chi*, cobrava-se cinco taéis de prata por *chi*,

²⁰ Huang Zuo, *Crónica geral de Guangdong do reinado de Jiajing*, vol. 66.

²¹ Dai Jing, *Primeira versão da crónica geral de Guangdong*, vol. 30.

cada *chi* a mais precisando pagar mais meio tael. Aos barcos dos países orientais cobrava-se apenas 70% do imposto normal, pois que eram 30% mais pequenos do que os dos ocidentais.

O imposto das terras é o imposto de importação sobre as mercadorias que os barcos estrangeiros transportavam e comerciavam em Macau, a cobrar aos donos das lojas que vendiam essas mercadorias. Tendo que os comerciantes estrangeiros fizessem falsa declaração das mercadorias a bordo, as mercadorias não podiam descarregar-se antes de os comerciantes locais as terem comprado e pago o devido imposto. Este tipo de imposto era no início calculado à base dos preços das mercadorias, na ordem de 20%, sendo um imposto de baixa percentagem. No ano 17.º do reinado de Wanli (1589), devido à diferença das categorias das mercadorias e à flutuação dos preços, este imposto passou a ser calculado à base da quantidade das mercadorias. Eram no total 93 produtos, incluindo produtos da mesma espécie, classificados conforme a qualidade, como por exemplo, o *borneol* e o ninho de andorinha, em três categorias, e o cristal de grou em duas categorias, sendo alguns produtos ainda classificados em matérias-primas ou em objectos transformados, como no caso do marfim e do sândalo. Outros produtos eram classificados conforme a cor, como o vestuário, de vermelho ou de outras cores. Das 93 mercadorias, a maioria eram especiarias, medicamentos e peles. Conforme as unidades destas mercadorias, cobrava-se uma determinada taxa de imposto. No ano 43.º do reinado de Wanli (1615), o número de produtos aumentou para 126, tendo diminuído o imposto, em pequena percentagem.

O imposto adicional é um imposto especial, aplicável somente aos barcos de Luzon (Filipinas), que se deveu ao facto de que, em Luzon, «produzindo a terra poucos produtos, os estrangeiros costumam comprar produtos com prata, pelo que só há prata a bordo, não transportando mercadoria, ou só pouca mercadoria». Aos comerciantes de Luzon que vinham a Macau, para além dos impostos das águas e das terras, «a cada barco cobra-se ainda mais 150 taéis de prata, conhecidos como imposto adicional»²². Atendendo às queixas dos comerciantes, no ano 18.º do reinado de Wanli (1795?), este imposto diminuiu para 120 taéis de prata. Este tipo de imposto adicional era geralmente cobrado ao dono do barco.

Daí se pode ver que os impostos sobre as importações em Macau não eram muito altos. No entanto, a fraude e a evasão fiscal eram muito graves entre os comerciantes portugueses e os de outros países. A este respeito o contemporâneo Zhou Xianwei escreveu: «Os contribuintes ocupam apenas vinte a trinta por cento»²³. Mesmo o estrangeiro Marco reconheceu: «Existe o suborno. Quando medem, os funcionários costu-

²² Compilação de Lu Zilong e outros, *Ming Jing Shi Wen Bian*, vol. 408, «Relatório de Xu Xueju sobre os estrangeiros de cabelo vermelho».

²³ Ver anota 15.

mam proceder ao cálculo aproximado»²⁴. Por este facto, o governo da dinastia Ming estipulou que os impostos sobre os barcos e a importação de mercadorias dos comerciantes portugueses e de outros países fossem cobrados à taxa fixa. Segundo o contemporâneo Li Daiwen, «No ano 26.º do reinado de Wanli totalizaram-se 26 000 taéis de pra-ta»²⁵, «no ano 34.º do reinado de Wanli, a conferência do si e dao apro-vou reduzir 4 000 taéis de prata»²⁶, e é por esta razão que a nota da entrada «Bingzi de Junho do ano 1.º do reinado Tianqi (1621)», de «Registos do imperador Xizong», fala de «20 000 taéis de prata anual-mente introduzidos» em Macau. No entanto, esta é apenas a meta definida pelo governo da dinastia, o facto é que «existem quotas, mas não há normas regulares», pelo que muitas vezes não se consegue cobrar os impostos alfandegários cem por cento. Este facto deveu-se a que muitos barcos estrangeiros, a fim de escaparem ao *zhangchou*, não entravam no porto de Macau, mas ancoravam em Dadiaohuan e Maliuzhou, utilizando barquinhos para transportar as suas mercadoria para Macau. Considerando este facto, no ano 24.º do reinado de Wanli (1596), o *Haidao* (serviços de assuntos marítimos) de Guangdong reiterou o seu controlo sobre o comércio com Macau, tendo anunciado: «Todos os barcos estrangeiros que vêm a Macau são autorizados a entrar logo no porto, aguardando o *zhangchou*», «os infractores que transportam furtivamente mercadoria para Macau serão levados ao *Tidiaosi* (serviços de assuntos internos)»²⁷. Esta quantia de impostos era entregue pelo *Shibosi* de Guangdong ao governo central da dinastia Ming.

4. COBRANÇA DE IMPOSTOS SOBRE AS MERCADORIAS EXPOR-TADAS DE MACAU

O imposto que o governo da dinastia Ming cobra sobre as mercadorias que os comerciantes portugueses e de outros países exportavam de Macau era geralmente na ordem de 10%. A este respeito, o contemporâneo Zhou Xianwei deixou-nos uma descrição:

*«De todas as firmas, o Tiju cobra 10% de prata, sendo um lucro fácil, sem a necessidade de fazer notas e registos ou castigos. No entanto, ainda não se pode comparar com o Tiju de imposto de sal... Pelo que os cantonenses consideram que, dentre os pequenos.funcio-nários, quem mais ganha é o Tiju de sal»*²⁸.

O imposto de exportação era baixo em relação à importação, o que é evidentemente uma das medidas tomadas para promover a exportação das mercadorias chinesas.

²⁴ C. R. Boxer, *Seventeenth Century Macau, in Contemporary Documents and Illustrations*, 1984, p. 77.

²⁵ Ver a nota 17.

²⁶ Ver a nota 16.²⁷ Ouyang Yuwen, *Crónica do distrito de Xiangshan do reinado de Kangxi*, vol. 9, «Estrangeiros em Macau».

²⁸ Ver a nota 15.

Segundo estava estipulado pelo governo, o contribuinte dos impostos de exportação, em relação à alfândega de Macau, era no início o comerciante estrangeiro, que pagava impostos directamente ao governo chinês, ao adquirir produtos chineses de seda e porcelana. No entanto, os funcionários locais chegavam muitas vezes tarde ou faltavam e os comerciantes portugueses e de outros países não tinham paciência de aguardar, o que conduzia à evasão fiscal. Para eliminar este fenómeno, Fuo Yuxia propôs que o comerciante chinês que vendesse mercadorias de exportação, pagasse o respectivo imposto. O método concreto era que o *Shibosi* de Guangdong emitisse *bupiao* (licença) ao comerciante chinês, o qual, depois de ter negociado com o comerciante estrangeiro²⁹, pagava impostos em nome do comerciante estrangeiro, a fim de garantir a cobrança dos mesmos. Quanto ao volume dos impostos que as alfândegas de Macau cobravam, faltam dados suficientes para esclarecer. Deixo portanto este tema para futuros estudos e pesquisas.

Na área dos impostos de importação e exportação, o governo da dinastia Ming aplicou uma política de vantagem para os comerciantes portugueses que alugaram o território de Macau. Quanto ao *zhangchou* das importações, os barcos portugueses pagavam menos 30% do imposto sobre o barco comercial. Mesmo os comerciantes portugueses reconheceram este facto:

«Quanto ao sistema fiscal, os impostos alfandegários que a China cobra sobre a entrada no porto e sobre as mercadorias de importação e exportação são um pouco mais leves do que os que os portugueses pagam noutras regiões de comércio da Ásia»³⁰.

Do acima exposto, podemos ver que a administração das alfândegas de Macau, por parte do governo da dinastia Ming, era relativamente cuidadosa e aperfeiçoada, o que contribuiu para salvaguardar a soberania das alfândegas de Macau. No entanto, em termos rigorosos, a administração que o governo da dinastia Ming exercia sobre as alfândegas de Macau ainda não constituía um completo sistema de administração, faltando, por exemplo, instituições rigorosas e pessoal de administração, a regulamentação e estatuto dos impostos alfandegários, registos e estatísticas rigorosos, entre outros. Só na dinastia Qing é que o sistema da administração chinesa das alfândegas de Macau chegou a um aperfeiçoamento relativo.

III

No início da dinastia Qing, o governo chinês herdou os métodos da dinastia anterior para administrar as alfândegas de Macau. No ano 23 do reinado de Kangxi (1684), com a abertura do comércio marítimo,

²⁹ *Ming Jing Shi Wen Bian*, vol. 358, Huo Yuxia: «Colectânea de Huo Mianzhai».

³⁰ C.R. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, pág. 17.

foram estabelecidas oficialmente em Macau as instituições e sistemas de administração, com que se passou a exercer uma mais rigorosa administração das alfândegas de Macau.

1. ESTABELECIMENTO NAS ALFÂNDEGAS DE GUANGDONG DA REPARTIÇÃO ADUANEIRA DE MACAU, A FIM DE ADMINISTRAR O COMÉRCIO EXTERNO

No ano 24 do reinado de Kangxi (1685), o governo da dinastia estabeleceu alfândegas em Songjiang, da província de Jiangsu, em Ningbo, da província de Zhejiang, em Quanzhou, da província de Fujian, e em Guangzhou, província Guangdong, encarregando-as dos assuntos de comércio externo. São na realidade as primeiras alfândegas oficiais da China. As alfândegas de Guangdong eram compostas pela alfândega da capital provincial, por seis grandes alfândegas e por 69 pequenas alfândegas. Como «Macau é um território onde se concentram os estrangeiros, sendo importante para vigiar o comércio deles e controlar o contrabando»³¹, no ano 27 do reinado de Kangxi (1688), o primeiro fiscal, Cheng Keda, foi enviado para Macau, onde estabeleceu a respectiva repartição aduaneira, no cruzamento de Huaide e Weiwei (hoje, Nossa Senhora do Amparo). Era, no início, uma simples construção de bambu, que, com o desenvolvimento do comércio externo e da economia, passou a ser uma típica repartição de administração. Pode ver-se na *Monografia de Macau* uma gravura dessa construção, do reinado de Qianlong — ao meio um edifício de dois andares, com a beira do telhado virada para cima e com telhas verdes, rodeado por depósitos; à frente da porta principal há grades de madeira; o espaço entre as duas portas laterais destina-se ao exame das mercadorias.

A repartição aduaneira de Macau era composta de quatro postos — Barra, Praia Grande, Tai Ma Tau e Porta do Cerco. O da Porta do Cerco destinava-se ao controlo do comércio terrestre entre Macau e o interior do continente, e, quanto aos outros três, um era «conhecido como pequena casa de impostos, destinado a cobrar impostos; outro, conhecido como casa de impostos de Nanhuan, destinado à fiscalização, controlando o embarque dos estrangeiros e a entrada e saída dos barcos estrangeiros; o outro, conhecido como casa de impostos da Barra, destinado a inspeccionar os barcos de comércio e pesca das províncias de Guangdong e Fujian, impedindo a penetração e os contrabandistas»³².

Havia na repartição aduaneira de Macau 27 trabalhadores, dos quais «um *qiyuan fongyu* (funcionário manchu encarregado da defesa), um secretário-geral, um secretário do balcão, dois empregados, cinco sol-

³¹ Liang Tingnan, *Crónica das alfândegas de Guangdong*, vol. 7, «nomeação dos oficiais».

³² Zhang Zhentao, *Ilustração de Macau*, «Xiao Fang Hu Zhai Yu Di Cong Chao», n.º quadro.

dados de patrulha, 15 marinheiros e dois cozinheiros»³³. O *qiyuan fungya* era, em princípio, substituído anualmente, o que é confirmado pelo seguinte quadro onde se listam os funcionários que assumiram esse cargo durante o período decorrente entre o ano 50 do reinado de Qianlong e o ano 17 do reinado de Daoguang (1785-1837):

[QUADRO N.º 1]

Listas dos *qiyuan fungyu* da repartição aduaneira de Macau

Data	Nome do titular
Ano 50 de Qianlong (1785)	Hei Daishi
Ano 52 de Qianlong (1787)	Wo Zhang'a
Ano 53 de Qianlong (1788)	Hou Xueshi
Ano 54 de Qianlong (1789)	Jin Yuan
Ano 55 de Qianlong (1790)	Xiao Yonghin
Ano 56 de Qianlong (1791)	Xiao Shengyuan
Ano 57 de Qianlong (1792)	Ni Guangtai
Ano 58 de Qianlong (1793)	Wang Qiduan Wang Wenfu
Ano 59 de Qianlong (1794)	Zhang Yu
Ano 60 de Qianlong (1795)	Luo Jin
Ano 1 de Jiaqing (1796)	Xiao Shengyuan
Ano 2 de Jiaqing (1797)	Zhong Fuze
Ano 3 de Jiaqing (1798)	Li Peitao
Ano 4 de Jiaqing (1799)	Hai Xing
Ano 5 de Jiaqing (1800)	Shang Naha
Ano 8 de Jiaqing (1803)	Tao Jia
Ano 9 de Jiaqing (1804)	Jin yuan
Ano 10 de Jiaqing (1805)	Hu Zhan
Ano 11 de Jiaqing (1806)	Zeng Chenglong
Ano 12 de Jiaqing (1807)	Li Zhang
Ano 13 de Jiaqing (1808)	Lishiba
Ano 16 de Jiaqing (1811)	Wan Shiyao Wang Xuyao
Ano 18 de Jiaqing (1813)	Pu Saba
Ano 19 de Jiaqing (1814)	Li Zhang
Ano 20 de Jiaqing (1815)	Wun Lindai
Ano 21 de Jiaqing (1816)	Guang Liang

³³ Ver a nota 31.

Ano 22 de Jiaqing (1817)	Jing Jin
Ano 23 de Jiaqing (1818)	Dong Mingwen Xing Rui
Ano 24 de Jiaqing (1819)	Cai Qi
Ano 25 de Jiaqing (1820)	Yang Chengwen
Ano 1 de Daoguang (1821)	Zhang Shixing
Ano 2 de Daoguang (1822)	Xing Rui
Ano 3 de Daoguang (1823)	Yang Chengwen
Ano 4 de Daoguang (1824)	Wen Tong
Ano 5 de Daoguang (1825)	Ji La Ming A
Ano 6 de Daoguang (1826)	Zhang Shixing
Ano 7 de Daoguang (1827)	Jin Qinghua
Ano 10 de Daoguang (1830)	Zhong Chengwu
Ano 13 de Daoguang (1833)	Xing Lin
Ano 15 de Daoguang (1835)	Yang Chengwen
Ano 17 de Daoguang (1837)	Xu Huaimao

Fonte: dados compilados conforme Liang Tingnan, *Crónica das alfândegas de Guangdong*, vol. 7, «Nomeação dos oficiais».

Para reforçar a administração das alfândegas de Macau, o governo da dinastia Qing conferiu ao «*Tongzhi* (mandarim encarregado de assuntos específicos) dos militares e cidadãos ligados à defesa marítima de Macau», com a sede na aldeia de Qianshan e subordinado à prefeitura de Guangzhou, o poder de tomar conta duma parte dos assuntos aduaneiros, encarregando-o de fiscalizar a entrada e saída de barcos, registar barcos e empregar pilotos e delegados, pelo que se tornou mais rigorosa a administração que o governo da dinastia Qing exercia sobre as alfândegas de Macau. Pode dizer-se que a administração das alfândegas de Macau era exercida conjuntamente pelas alfândegas de Guangdong e pelo governo local, o que nos demonstra a importância que o porto de Macau ocupava perante as alfândegas provinciais, sendo o segundo maior porto aduaneiro depois do de Humen.

2. COBRANÇA DE IMPOSTOS DE IMPORTAÇÃO SOBRE OS BARCOS QUE VINHAM COMERCIAR EM MACAU

O governo da dinastia Qing cobrava também impostos de barco e de mercadoria sobre os barcos estrangeiros que vinham comerciar em Macau. O de barco cobrava-se conforme a categoria correspondente às dimensões do barco³⁴.

³⁴ De *Qinding Daqing Huidian Shili* (Jurisprudência do código da dinastia Qing aprovada pelo imperador), vol. 335, pags. 15-16, podemos ser informados

Até ao ano 37.º do reinado de Kangxi (1698), os barcos do Ocidente e os do Sudeste Asiático eram diferenciados quanto à quantia dos impostos a pagar: para os ocidentais, a primeira categoria era de 3500 taéis de prata, a segunda de 3000 taéis e a terceira de 2500 taéis; quanto aos do Sudeste Asiático, eram de 1400, 1100 e 600 taéis de prata respectivamente³⁵. A partir do ano 37.º do reinado de Kangxi, os barcos ocidentais passaram a pagar o mesmo imposto dos barcos orientais, o que diminuiu consideravelmente a carga dos impostos dos comerciantes ocidentais. Para aliviar a carga dos comerciantes estrangeiros, o governo da dinastia Qing definiu depois novas taxas de impostos para os novos barcos:

[QUADRO N.º 2]

Novas taxas de impostos sobre os novos barcos estrangeiros

Categoria	Área de Barco (zhang quadrado)	Taxa (tael/chi)	Quantia a pagar (tael)
Primeira	Acima de 15,4	6,22	957,88
Segunda	Inferior a 15,4	5,71	873,65
Terceira	Inferior a 12,2	4,00	488,00

Fonte: dados compilados conforme Liang Tingnan, *Crónica das alfândegas de Guangdong*, vol. 29, «Comerciantes estrangeiros IV».

Aí se pode ver que os impostos sobre os novos barcos diminuíram muito. No entanto, é necessário referir que o governo da dinastia Qing conferiu vantagens aos barcos portugueses, cobrando-lhes apenas os impostos de barco e isentando-os dos impostos sobre as mercadorias. A este respeito, dados históricos dizem: «Aos barcos que chegam a Macau, cobra-se apenas o imposto de barco, mede-se a mercadoria e faz-se o registo, a mercadoria fica com o comerciante estrangeiro, paga-se o imposto só depois de o comerciante chinês a ter transferido de Macau para fora»³⁶, enquanto os barcos de outros países, da mesma tonelagem, tinham de pagar o triplo do imposto de barco que pagavam os portugueses, para além do imposto sobre a mercadoria.

Os barcos nacionais que vinham comerciar em Macau também precisavam de pagar impostos sobre a mercadoria de importação, sendo no entanto diferente a taxa conforme a origem da mercadoria. Assim, por exemplo, à mercadoria vinda de Guangdong, cobrava-se 0,0248 taéis de prata por cada 50 quilos de peso, e 0,05 taéis de prata por cada 50 quilos de porcelana fina, chá, açúcar branco ou mercadoria japone-

de que o governo da dinastia Qing estipula: o barco de superfície de 18 *zhang* quadrados (1 *zhang* = 3,3333 metros) é da primeira categoria, o de 15,4 *zhang* quadrados da segunda e o de 12 *zhang* quadrados da terceira.

³⁵ Fu, *A Documentary Chronicle of Sino-Western Relations*, p. 481.

³⁶ Liang Tingnan, *Crónica das Alfândegas de Guangdong*, vol. 8, «Taxas de imposto I».

sa; à mercadoria transportada pelos barcos de Fujian cobrava-se 0,351 taéis de prata; à mercadoria transportada de Guangdong por barco oci-dental alugado, cobrava-se 0,7 taéis de prata; ao barco que descarrega-va no cais da Barra, cobrava-se 0,4 taéis, e à mercadoria importada através de Palanchica cobrava-se 0,28 taéis; para renovar a licença do barco comercial, pagava-se 0,1 taéis de prata por cada *chi* de madeira; à mercadoria importada através de Palanchica cobrava-se 0,23 taéis; à mercadoria importada através de Qianshan, cobrava-se 0,27 taéis; ao barco que descarregava nos Algibebes cobrava-se 3,96 taéis, e ao bar-co de telhas e tijolos cobrava-se 1,85 taéis, entre outros³⁷.

3. COBRANÇA DE IMPOSTOS DE EXPORTAÇÃO SOBRE OS BARCOS QUE IAM COMERCIAL FORA DE MACAU

Segundo o estipulado pelo governo da dinastia Qing, os barcos portugueses e de outros países que saíam carregados de produtos, ti-nham de pagar impostos de mercadoria à repartição aduaneira de Ma-cau: por cada 50 quilos, cobrava-se 0,3, 0,2, 0,1 e 0,03 taéis de prata, respectivamente para a porcelana fina, a meio-fina, a grossa e a cerâmica. Sem pesar, dez peças de porcelana podiam ser equiparadas a 50 quilos, e um balde de porcelana considerava-se também como pesando 50 quilos³⁸. Quanto aos barcos nacionais, os impostos de mercadoria variavam muito, e aos barcos de exportação de Macau cobrava-se 15 taéis de prata por barco.

Do acima exposto, podemos concluir que os impostos que o governo da dinastia Qing cobrava sobre as importações e exportações de Macau atingia anualmente 29 600 taéis de prata, ocupando aproximadamente um terço dos impostos da província de Guangdong, que eram de 90 000 taéis de prata. Daí se vê a importância que o porto aduaneiro de Macau ocupava para as alfândegas de Guangdong. Foi por esta razão que «as alfândegas de Guangdong enviaram um comissário fiscal, que, com sede no bairro de residência temporária do cais de Praia Grande, cobrava impostos sobre as mercadorias carregadas ou descarregadas em Macau»³⁹.

4. EMISSÃO DO *BUPIAO*, DE LICENÇAS E CONTROLO DOS BARCOS ESTRANGEIROS QUE COMERCIAVAM EM GUANGZHOU

Segundo estipulação do governo da dinastia Qing, os barcos estrangeiros que entravam para comerciar em Macau ou em Guangzhou através de Macau tinham de ancorar primeiro em Lingtingyang, aguar-

³⁷ Ver a nota 36, vol. 11, «Taxas de imposto IV».

³⁸ Ver a nota 36, vol. 11, «Taxas de imposto II».

³⁹ *História das relações externas do império chinês*, da autoria de Ma Shi e da tradução de Zhang Wehui, vol. 1, pág. 50.

dando a emissão do *bupiao* e contratando piloto e delegado. O piloto era para orientar o barco até à entrada do porto e o delegado encarregava-se de abastecer o barco com víveres. Só com o piloto, o barco estrangeiro podia passar por vários postos de controle, entrando no porto de Huangpu, Guangzhou. No ano 15 do reinado de Jiaqing (1810), o tongzhi de Macau fez uma descrição deste processo:

«Os barcos estrangeiros que vêm comerciar em Guangdong têm todos licenças dos países de origem. Chegando a Wanshan, o barco emprega um piloto, que verifica a mercadoria a bordo e a origem do barco. Só depois disso vai registrar-se em Macau. Após o registo, con-duz o barco para Humen onde faz declarações alfandegárias antes de entrar em Huangpu, sendo um costume de há muito tempo»⁴⁰.



Licença que o governo da dinastia Qing passou a um barco comercial inglês que chegou a Macau

Entrado em Huangpu, o barco de comércio estrangeiro era submetido à fiscalização das alfândegas provinciais de Guangdong, pagando impostos de barco e mercadoria antes de entrar em Guangzhou comerciando com os comerciantes de Shisanhang (treze firmas). Temos conosco um bupino datado do ano 25.º do reinado de Kangxi (1686), passado para um barco comercial inglês, onde se lê:

⁴⁰ Ver a nota 36, vol. 29, «Comerciantes estrangeiros».

«Assunto: Emissão de licença. Um barco inglês ancorou numa baía em Shizimen, já se lhe fez medição, podendo agora comerciar com comerciantes chineses, tendo de pagar em breve impostos junto desta repartição. É-lhe passada a presente licença, para o comerciante estrangeiro deste barco guardar para os devidos efeitos.»

Para reforçar a administração de pilotos e delegados, o governo da dinastia Qing estipulou que o *Tongzhi* de Macau lhes fizesse «identificação detalhada», «garantia de parentes e vizinhos» e «registo para efeitos da informação e verificação» e que o piloto, quando guiava barco estrangeiro, tivesse de comunicar por escrito com o *Tongzhi* de Macau e os governos de Humen, Nanhai e Panyu, a fim de facilitar o «controlo e verificação integral»⁴¹. O piloto e o delegado assumiam ainda a responsabilidade de vigiar os barcos e comerciantes estrangeiros. Depois do reinado de Jiaqing, o *Tongzhi* de Macau empregou 14 pilotos, aos quais, após a verificação da «idade, fisionomia e origem», emitiu fichas numeradas a pendurar no cinto e fez uma lista deles, a entregar à repartição aduaneira de Macau e às alfândegas de Guangdong; quando precisavam de conduzir barco estrangeiro, distribuía-lhes cartas, que tinham de ser apresentadas aos postos de controlo por onde passavam. A repartição aduaneira de Macau estava assim enquadrada no sistema e instituições de administração do comércio externo de Guangzhou.

5. VERIFICAÇÃO DOS BARCOS COMERCIAIS, NACIONAIS E ESTRANGEIROS, QUE SAÍAM E ENTRAVAM EM MACAU

Para salvaguardar a soberania aduaneira do país, o governo da dinastia Qing efectuou rigorosa verificação sobre os barcos comerciais, nacionais e estrangeiros, que saíam e entravam em Macau. Os quatro centros de impostos subordinados à repartição aduaneira de Macau, acima mencionados, tinham por principal missão essa verificação. Os dados históricos dizem: «A casa de impostos de Tal Ma Tau fica a um *li* do posto principal de Macau, a da Praia Grande dois *li*, a da Porta do Cerco cinco *li*, a da Barra um *li*, no distrito de Xiangshan, são todas postos de fiscalização»⁴².

Destes postos, o da Barra destinava-se a fiscalizar os barcos de comércio e pesca de Guangdong e Fujian ancorados no porto de Macau, verificar os barcos que saíam rumo ao Sudeste Asiático e ao litoral do continente chinês, «impedindo a penetração e os contrabandistas». Uma ordem dada pelo *Tongzhi* de Macau, Wang Zhong, no ano 15.º do reinado de Jiaqing (1810), diz: «Mando todos os barcos de sal com o impresso vermelho ancorarem junto ao porto da Barra, em duas filas, sendo proibida a sua entrada no interior do porto, carregando areia e

⁴¹ Ver a nota 18.

⁴² Liang Tingnan, *Crónica das Alfândegas de Guangdong*, vol. 9, «Taxas de imposto II».

pedra, obstando a rota, até que os barcos estrangeiros partam de regresso. Um qualquer descuido ou choque poderão causar problemas»⁴³.

O posto da Praia Grande tinha plataforma e grade, destinado a «controlar o embarque de estrangeiros e a entrada e saída de barcos estrangeiros»⁴⁴.

O posto de Tal Ma Tau, instalado no troço médio do Porto Interior, era para «todos os barcos rápidos e de frutas ancorarem nele, não podendo parar noutros sítios»⁴⁵.

O da Porta do Cerco destinava-se a controlar os diversos barcos que utilizavam a rota fluvial de Qianshan.

O estabelecimento da repartição aduaneira em Macau, o envio do *qiyuan fongyu*, a conferência ao *Tongzhi* da defesa marítima de Macau do poder de administrar parcialmente os assuntos aduaneiros e a cobrança de impostos de importação e exportação em Macau, tudo isto demonstra que a administração que o governo da dinastia Qing exercia sobre as alfândegas de Macau já possuía um moderno sistema de administração aduaneira, desempenhando efectivas funções de administração. Entretanto, considerando o facto de os portugueses terem alugado o Território, adoptou para com eles políticas de vantagem, o que contribuiu para desenvolver as funções do comércio externo de Macau, tendo controlado firmemente a sua soberania aduaneira. É esta a superioridade da administração da dinastia Qing sobre as alfândegas de Macau.

Não obstante, após a Guerra do Ópio, ao ver os ingleses conseguirem obrigar o governo da dinastia Qing a assinar o Tratado de Nanquim, do qual resultou a concessão de Hong Kong, os portugueses aproveitaram as condições favoráveis resultantes do arrendamento do Território para saquear a China, tendo sabotado a execução da soberania chinesa sobre Macau, nomeadamente a soberania aduaneira. Em 20 de Novembro de 1845 (ano 25.º do reinado de Daoguang), a rainha de Portugal D. Maria II unilateralmente declarou Macau como porto livre, à semelhança de Hong Kong, deixando os barcos comerciantes estrangeiros entrarem livremente em Macau. Nomeou ainda o almirante João Ferreira do Amaral, um defensor da imposição do poder português, como governador de Macau. Em 1846, Ferreira Amaral chegou a Macau e tomou posse como governador, começando a executar muitas actividades prejudiciais à soberania chinesa sobre Macau. Nos dias 5 a 13 de Março de 1849, Ferreira Amaral mandou dezenas de soldados sitiar a repartição aduaneira de Macau, derrubar a bandeira chinesa, prender os bens da repartição e expulsar os seus funcionários. Perante esta situação, o superintendente das alfândegas de Guangdong, Ji Pu, e o go

⁴³ *Dados históricos sobre relações externas da dinastia Qing* (reinado de Jiaqing), vol. 3.

⁴⁴ Ver a nota 32.

⁴⁵ Citação de Chen Shurong, *História da repartição aduaneira de Macau da dinastia Qing*, publicado no *Diário de Macau*, 17 de Fevereiro de 1987.

vernador de Guangdong e Guangxi, Xu Guangjin, decidiram optar pela estratégia «comércio contra estrangeiros», tendo transferido a repartição aduaneira de Macau para Huangpu, usar um novo cais a construir, assim como todas as lojas. Considerando que «como os comerciantes já saíam, os negócios em Macau são de nada, sem mobilizar tropas e sem gastar dinheiro, podemos já bloqueá-los»⁴⁶. O resultado desta decisão foi de facto uma grande surpresa para eles, pois que conduziu ao fim do posto principal de impostos de Macau e da sua repartição aduaneira, assim como da soberania do governo da dinastia Qing sobre as alfândegas de Macau. Com a assinatura do Tratado de Amizade e Comércio entre a China e Portugal, em 1887, os portugueses adquiriram, através do engano, o privilégio de «estacionar permanentemente e administrar Macau», tendo sabotado completamente a soberania do governo chinês sobre as alfândegas de Macau. Já passaram 111 anos. Só em 20 de Dezembro de 1999 o governo chinês consegue recuperar a soberania de Macau.

⁴⁶ *História da preparação do trabalho estrangeiro, vol. 18.*