



EDIÇÕES
ELECTRÓNICAS
CEAUP

A BURGUESIA MERCANTIL DO PORTO E AS COLÓNIAS (1834-1900)

José Capela



**A BURGUESIA MERCANTIL DO PORTO
E AS COLÓNIAS (1834-1900)**

A BURGUESIA MERCANTIL DO PORTO E AS COLÓNIAS (1834-1900)

José Capela



A BURGUESIA MERCANTIL DO PORTO E AS COLÓNIAS (1834-1900)

Autor: José Capela

Editor: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto

Colecção: e-books

Edição: 1.^a (Maio/2010)

Este livro foi inicialmente publicado em papel, em 1975,
pelas Edições Afrontamento, Porto

ISBN: 978-989-8156-22-8

Localização: <http://www.africanos.eu>

Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto.

<http://www.africanos.eu>

Preço: gratuito na edição electrónica, acesso por download.

Solicitação ao leitor: Transmita-nos (ceaup@letras.up.pt) a sua opinião sobre
este trabalho.

©: É permitida a cópia de partes deste documento, sem qualquer modificação, para utilização individual.
A reprodução de partes do seu conteúdo é permitida exclusivamente em documentos científicos, com
indicação expressa da fonte.

Não é permitida qualquer utilização comercial. Não é permitida a sua disponibilização através de rede
electrónica ou qualquer forma de partilha electrónica.

Em caso de dúvida ou pedido de autorização, contactar directamente o CEAUP (ceaup@letras.up.pt).

ÍNDICE

Introdução	9
01. O significado do abolicionismo setembrista	14
02. A burguesia mercantil do Porto e o setembrismo	22
03. A tentativa falhada da implantação do mercantilismo sistemático	48
04. O cabralismo no Porto	56
05. A burguesia portuense e a Regeneração	70
06. A crise de 1876 e os mercados africanos	86
07. A conferência de Berlim e as expedições africanas	98
08. Ultimato de 1890	114
09. O proteccionismo de 1892	121
10. A navegação e a burguesia mercantil do Porto	135
Anexos	153
ANEXO 01. Estimativa dos valores envolvidos na cultura e comércio dos vinhos do Douro de exportação para Inglaterra (1842)	153
ANEXO 02. Tratados internacionais (1884)	171
ANEXO 03. Conflito com o Governo Inglês	175
ANEXO 04. A situação económica geral do país	182
ANEXO 05. À câmara dos deputados da nação, em 15 de setembro de 1890, exprimindo o sentir desta Associação Comercial quanto ao convénio anglo-lusitano para a delimitação das possessões africanas	185
ANEXO 06. Representação do Centro Commercial do Porto	

	dirigida à camara dos senhores deputados contra o convenio luso-britanico de 20 de agosto de 1890	190
ANEXO 07.	Situação geral do commercio do paiz sob o ponto de vista dos interesses d'esta classel do comércio do país (1892)	195
ANEXO 08.	Situação geral financeira – medidas de fazenda – regime pautal – tratados de comércio – alfândegas	203
ANEXO 09.	Questões coloniais – projecto de um museu comercial e colonialismo do Porto	207
	Mapas estatísticos	218
	Bibliografia	224
	Notas de rodapé	229

INTRODUÇÃO

O modesto trabalho corporizado nesta monografia nasceu um tanto ocasionalmente no nosso espírito quando, dentro do campo específico onde temos vindo a investigar alguma coisa, o das relações entre Portugal e as suas colónias, procurávamos apoio para a interpretação cabal da história do trabalho forçado na África de ocupação portuguesa. Parecia-nos imprescindível a demarcação quanto possível exacta das classes dominantes na metrópole e nas colónias, produtoras e reprodutoras de toda essa legislação diarreira para a prestação do trabalho por pretos, na África de domínio português, na segunda metade do século XIX. Das classes eventualmente e mediata ou imediatamente implicadas na exploração colonial. Para além de vagas referências, deparámos com uma quase total ausência de estudos sobre que nos apoiássemos para a interpretação classista do fenómeno, de resto, e a priori, perfeitamente captável. O que, de modo nenhum, poderia suprir, pelo menos a quantificação do que representou um saque sucedâneo do da escravatura, a coberto de jurisprudência própria, e levado até às últimas consequências.

Porquê, apesar de tudo, a degradação atingida na exploração portuguesa? Se ela foi executada localmente por classes sucessoras da escravagista, até que ponto o foi ao serviço de uma classe ou classes autónomas metropolitanas? Como e quanto para tal contribuíram as relações económicas no contexto das relações globais metrópole-colónias? E quando chegou o momento imposto pela Inglaterra, e por outras potências, da transformação profunda desse tipo de relações, qual e como foi o acomodamento das classes dirigentes portuguesas à nova situação?

Se só quem assistiu de perto à realidade das relações de produção nas colónias portuguesas, tal como elas se vieram a processar até ao fim da era colonial, pode descrevê-las, acreditando no impossível, nem por

isso fica apetrechado para, historicamente, melhor poder interpretar o fenómeno. De alguma maneira, a perplexidade é, para ele, maior. Porque alguma coisa a ultrapassar a imaginação está por detrás da prática de uma escravatura abjecta em pleno século XX.

E foi essa curiosidade que nos levou a um debruçamento sobre a evolução da burguesia mercantil do Porto, no século XIX, projectadamente ligeiro e apenas perspectivador. A breve trecho, e já convencidos de, em certo aspecto, termos batido a porta errada, pareceu-nos valer a pena prosseguir numa primeira abordagem. O resultado disso mesmo é o que aí está, elaboração pobre, singelamente descritiva, de algumas facetas relevantes do comportamento de uma classe em período dado. Comportamento, apesar de tudo, digno da atenção dos profissionais da história, pois ele reveste-se de um interesse que facilmente concluímos não estarmos capacitados para explorar exaustivamente.

Do ponto de vista que nos levou ao atrevimento, também cedo chegámos à conclusão de que, de muito maior interesse, e, a fazê-lo parcelarmente, como fizemos, relativamente ao todo nacional, era o estudo da burguesia mercantil lisboeta que mais interessava. Essa, sim, passando do tráfico esclavagista para o tráfico mercantil colonial, sem interrupção. Ao que suspeitamos. Permanecendo, quase até ao final do século, a burguesia portuense no elitismo dos seus mercados tradicionais, com a recuperação da primazia de interesse por esses novos mercados, já no nosso tempo.

Não obstante, um panorama de fundo se desenha claro. Esse de um atraso metropolitano, relativamente às potências com interesses coloniais, tradicionais ou modernos, e atraso em grande parte devido ao facto do passado colonial ter levado as classes dirigentes portuguesas, quando expirava o século XIX, à exacerbação de um espírito colonial. Sentido proveniente da procura ansiosa do remédio panaceico para a dinamização de um sistema de produção débil, mas também o chauvinismo empolado pelos acontecimentos de 1890 e que jamais, daí em diante, desapareceria da nossa política colonial. Como ficaria para sempre a miragem dos mercados africanos para salvatério de uma economia retrógrada.

A fracção da burguesia mercantil do Porto, alojada na Associação Comercial, ao longo do século passado, deixou patente uma consciência de classe tão claramente manifestada, que permite, por reflexo, determinado tipo de leitura das vicissitudes da sociedade portuguesa no mesmo período. Não somente porque exhibia essa consciência de classe mas também porque se torna perfeitamente demarcável no contexto das restantes classes locais e nacionais e ainda porque, dentro da própria burguesia mercantil, apresenta características inconfundíveis. Com uma tradição conhecida de séculos, influenciada pela presença, no seu seio, dos comerciantes britânicos, senhora no burgo, esta burguesia empolou-se qualitativamente e fez valer o seu peso em momentos decisivos da história nacional como, por exemplo, em 1820. Foi daí que saiu definitiva e modelarmente organizada e a um ponto tal que bem pode dizer-se ser a sua melhor expressão plástica o palácio onde se alojou. Condizente arquitectonicamente com a época da construção, a magnificência e o lugar deixado às artes decorativas revelam uma classe opulenta mas, sobretudo, com uma capacidade de afirmação em termos susceptíveis de nos remeterem, analogicamente, e descontadas circunstâncias de tempo e de lugar, aos mercadores renascentistas das cidades mediterrânicas ou nórdicas.

Até que ponto uma tal conotação histórico-cultural terá impedido a burguesia mercantil do Porto de ombrear temporaneamente com a lisboeta nos mercados coloniais? Nem sequer estamos certos de que tenham sido meras razões de carácter geográfico. Talvez uma conjugação de factores entre os quais esse de a transferência dos negócios coloniais começada, mas de modo definitivo, no tempo de Pombal, se ter feito das mãos da aristocracia para uma burguesia recém-criada, radicada em Lisboa, onde a coroa directamente ou por concessão, detivera os réditos da exploração?

Foi o vintista José Ferreira Borges, intimamente ligado à burguesia comercial do Porto, o homem da ideia da Associação da classe, que se corporizaria em 1834, no meio do entusiasmo dos mais ricos mercadores nacionais e estrangeiros do Porto. O número limitado de associados, oscilando até hoje à volta dos 400, poderá ser uma indicação do elitismo desta associação se levarmos em conta que, quando apareceu uma outra associação da classe, em 1887, reuniu logo um número bastante maior.

A partir de 1850, pronta a sua sede, o conhecido palácio da Bolsa, passou a mesma a ser ponto obrigatório para as recepções mais espantosas aos visitantes ilustres da cidade.

Eram seus sócios e tomavam parte nos corpos gerentes os maiores capitalistas da cidade, igualmente presentes na fundação de bancos e companhias de seguros, que se multiplicaram ao longo do século. Assim como nas vistosas associações humanitárias, tais como a Real Sociedade Humanitária, cujos estatutos foram aprovados a 9 de Fevereiro de 1854 e cuja mesa de assembleia-geral era justamente composta pelos nomes mais sonantes da Associação Comercial.

Para o fim do século, o ascenso de novos estratos burgueses, inclusive na actividade mercantil, levou ao aparecimento do Centro Comercial do Porto, do Ateneu Comercial, da Associação Comercial dos Lojistas do Porto, etc. A República, que retirou a sede à Associação, mais tarde devolvida, por Sidónio Pais, e o Corporativismo do Estado Novo, assim como a evolução social diluiu a importância de que se revestia o estrato burguês corporizado no que fora a única associação da classe, durante décadas, no Porto.

A investigação, a que procedemos, incidiu quase exclusivamente nos arquivos e biblioteca da Associação Comercial do Porto. Dispondo como dispõe de quase toda a correspondência desde a sua fundação, cumulativamente com os relatórios dos exercícios, é possível não só reconstituir toda a história da associação como obter elementos da maior importância para a história económica do século XIX, através dos muitos pareceres e trabalhos produzidos por comissões especiais. Pautas, comércio externo, emigração, actividade bancária, etc., são outros tantos temas sobre os quais o arquivo pode fornecer elementos preciosos. A partir de 1873, os próprios relatórios da Direcção publicam não só o habitual em tal tipo de documentos como ainda resumos das actas da Direcção e da Assembleia-Geral, correspondência recebida e emitida, estudos e pareceres, alguns deles de qualidade incontestável. Por si só, estes relatórios são magníficos instrumentos de trabalho.

A biblioteca dispõe de instalações luxuosas mas não tem ficheiros à altura e os arquivos, muito danificados aquando da ocupação pelo município, na era republicana, tiveram uma classificação e arrumação

nos anos 40 que não foi completada mas são passíveis de consulta a partir de um índice geral onde, com alguma atenção, se pode basear uma procura útil.

O que nos foi extremamente facilitado pela gentileza inextinguível do secretário-geral da Associação, sr. dr. José Ribeiro Pereira, e pelos funcionários da secretaria, sr. Carlos Manuel Matos Sousa, sras. D. Rosa Queirós e D. Maria Fernanda Braga, e sr. António Manuel Ribeiro de Almeida.

Nas citações das fontes, o Arquivo da Associação Comercial do Porto vem designado apenas pelas iniciais A.A.C.P., e quando se trata dos relatórios das suas Direcções, cita-se apenas Relatório e o ano a que refere. Relativamente aos relatórios, e apesar de serem, em alguns casos, muito volumosos, não figuram as páginas, por dois motivos: por haver, em alguns casos, várias numerações sucessivas e porque a referência no original se torna extremamente fácil, dada a maneira como estão organizados. Para todos os outros casos, damos a indicação bibliográfica completa, como é normal.

Em anexos, publicamos vários textos que se nos afiguram de valor intrínseco inestimável quer como documentação, quer como pontos de referência fundamentais para o estudo do comportamento da burguesia mercantil do Porto na época a que respeitam, quer ainda como elementos esclarecedores para a história económica do século XIX.

Com tudo quanto segue, não pretendemos mais do que fornecer dados monográficos numa área à qual se nos afigura pouca atenção se ter prestado. Sem a pretensão de debitar qualquer interpretação definitiva, apenas adiantando, ao longo do texto, uma que outra hipótese quando tal nos parecia legítimo.

01. O SIGNIFICADO DO ABOLICIONISMO SETEMBRISTA

Parece ser opinião corrente terem as classes dominantes portuguesas, logo após a independência do Brasil, tentado a reestruturação do comércio colonial africano, em alternativa. Disso seria a grande prova o decreto de Sá da Bandeira, de 1836, determinando a extinção do tráfico da escravatura nas colónias, e em cujo preâmbulo afirmava os benefícios a colher da abolição.

As razões pelas quais Sá da Bandeira publicava aquela lei e tentava pô-la em execução, sem qualquer êxito, eram, porém, bem outras. Tratava-se de uma manobra de diversão relativamente à pressão inglesa exercida sobre Portugal, quando a Inglaterra se valia dos seus reais interesses na extinção, fazendo, simultaneamente, prevalecer a manutenção do domínio económico. De facto, as condições objectivas da sociedade portuguesa, quer no tocante às classes dominantes metropolitanas, quer relativamente às classes escravagistas coloniais, não só em nada favoreciam medidas para a extinção do tráfico e da escravatura como, consequentemente, impediam, liminarmente, quaisquer projectos acabados e efectivos de reconversão da economia nacional.⁽¹⁾

Que Sá da Bandeira não agia motivado por aquilo que afirmava no preâmbulo, isto é, por ideias desenvolvimentistas, mas sim no sentido de se furtar à pressão inglesa, patenteou-o ele mesmo⁽²⁾ e prova-o circular oficial do governo português⁽³⁾. A Convenção adicional (ao Tratado de Viena de 1815) de Londres, de 28 de Julho de 1817, proibía expressamente a detenção de navios ao sul do Equador. O artigo separado, de 11 de Setembro, declarava ficar esta Convenção em vigor durante o espaço de quinze anos contados a partir do dia em que o tráfico fosse totalmente abolido pela coroa portuguesa, e desde que as duas partes não pudessem chegar a um acordo quanto a novo tratado. Assim, promulgando, a 10 de

Dezembro de 1836, a abolição do tráfico, Sá da Bandeira procurava manter a situação mais conveniente, nas circunstâncias, à classe escravagista portuguesa, até 10 de Dezembro de 1851. Do mesmo passo se tentava retirar aos ingleses a possibilidade de intervirem nas medidas vindas a ensaiar a favor da independência da economia nacional e nas quais se incluíam as novas pautas. Será pelo menos curioso anotar ser do próprio punho de Sá da Bandeira a assinatura sobre o pedido dirigido, logo a 20 de Setembro de 1836, à Associação Comercial do Porto, solicitando um parecer acerca do projecto da nova pauta⁽⁴⁾.

A manobra de Sá da Bandeira não obteve qualquer êxito. Nem da parte dos ingleses, estes continuando a ignorar o decreto e a exigir novo tratado, nem da parte das classes escravagistas portuguesas que, apesar das medidas enérgicas do governo, mantiveram, sem grandes dificuldades, o tráfico até muito mais tarde⁽⁵⁾. Mas importante assinalar é isso de não haver, em Portugal, qualquer possibilidade de um projecto coerente e consequente de reestruturação do comércio e da economia coloniais para África. É nesse pressuposto que entendemos a afirmação segundo a qual, «na realidade, se um dos primeiros projectos de reestruturação do comércio e agricultura africanos surgiram cedo (lei de 1836, que proibiu o comércio de escravos) só no fim do século se concretizam esses objectivos»⁽⁶⁾.

Houve, certamente, várias tentativas isoladas para relançar as trocas coloniais, em novos termos, e prescindindo da escravatura. Tentativas puramente ideais. De facto, sem quaisquer resultados práticos, a não ser, para finais do século, e em circunstâncias muito particulares. R. J. Hammond⁽⁷⁾ sintetiza tudo isso quando, apoiando-se em Oliveira Martins, afirma não poder o liberalismo, a partir de 1834, compatibilizar-se com a escravatura. Mas incompatibilidade ideal. Quando Mousinho da Silveira, em 1832, decretou a abolição dos prazos de Moçambique, a lei ficou no papel. E os seus discípulos continuaram a legislar para uma realidade de todo incapaz de absorver tal jurisprudência. Assim aconteceu com Sá da Bandeira. Um outro autor, em óptica idealista, expressa o mesmo: «Não é brilhante a situação da África Portuguesa durante este reinado de D. Maria II. Eram grandes as dificuldades que enfrentava todo o Ultramar. Os Portugueses, divididos na Metrópole, não se deixavam seduzir em massa pelas perspectivas de Portugal de além-mar. É uma pequena elite que se

impõe e que teima em acreditar nas possibilidades colonizadoras da raça. Era esta uma ideia-força que teria necessariamente de triunfar»⁽⁸⁾.

Na sessão de 4 de Junho de 1821, das Cortes Extraordinárias, foi apresentado o projecto seguinte para discussão urgente: Dado que as Bases da Constituição Portuguesa haviam estabelecido a igual liberdade em todas as partes da Monarquia, «feito cessar inteiramente o sistema colonial e constituído todos os Domínios Ultramarinos em Províncias do mesmo Reino», tornava-se consequentemente incompatível com essas Bases o governo absoluto em qualquer das mesmas províncias, pelo que se propunha a abolição das capitanias gerais e dos títulos e atribuições dos governadores e capitães generais⁽⁹⁾. Assim se entendia abolir o sistema colonial!

O Presidente da Associação Comercial de Lisboa, em 1938, considerava que «após a revolução liberal, e quando surgia diante desses homens o problema da criação e organização do Portugal moderno e a imperativa urgência de conquistar, sobre o património que nos restava, posições firmes entre as Nações da Europa — a sua inteligência logo encarou como primordial conservar e desenvolver as possessões ultramarinas e cuidar imediatamente do seu progresso»⁽¹⁰⁾. Seriam causas e condições para esse interesse a economia destroçada após a guerra civil, o fim da escravatura, a extinção do caudal de riquezas do Brasil e, nessas circunstâncias, «os domínios coloniais ofereciam-se providencialmente escapos às sangrentas divisões da guerra civil, como supremas reservas, de inexplorados tesouros, para a reconstituição, em novas bases, do fomento económico nacional»⁽¹¹⁾.

A comprovar essas intenções, Roque da Fonseca apresenta o facto de, logo a 30 de Setembro de 1835, ter sido proposta ao Conselho da Associação o projecto de estabelecimento de uma Companhia Nacional para o melhoramento da Agricultura e Comércio em todas as possessões de África. Daí o plano para a fundação da Companhia Africana. Essa e a Companhia da África Ocidental foram estudadas pelos comerciantes de Lisboa e, em 1839, a Associação continuava a bater-se pela formação dessas companhias. Em 1836, elaborou-se, em Luanda, um *Projecto de Regulamento para a Companhia de Agricultura e Indústria de Angola e Benguela*, projecto enviado à Associação de Lisboa para interessar nela capitalistas metropolitanos⁽¹²⁾.

Às Associações Comerciais de Lisboa e do Porto acorriam não só consultas por parte dos órgãos oficiais como de interessados no comércio tricontinental. Em 1835 e 1836, tratava-se, porém, de comerciantes ligados ao tráfico da escravatura e que o viam, nesse preciso momento, ameaçado⁽¹³⁾. Até que ponto estas diligências podiam ter alguma correspondência com as realidades portuguesas no sentido da capacidade destas atenderem, a partir de uma produção própria, o mercado colonial africano, pode avaliar-se pelo facto de, a 16 de Junho de 1837, o Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda ter consultado a Associação Mercantil de Lisboa sobre uma tabela de «géneros de manufactura europeia e estrangeira, necessários para o comércio interior de África, e que ou por não se fabricarem em Portugal, ou porque fabricando-se, o seu preço não convém ao comércio, são ainda hoje fornecidos esses géneros pelo Império do Brasil»⁽¹⁴⁾. Nessa altura, o Brasil independente negociava directamente com Angola e relegava Portugal para um papel secundário nas trocas com esta colónia, como veremos.

A 10 de Julho de 1837, o Tesouro Público dirigia-se à Associação Comercial do Porto: «Desejando Sua Majestade a Rainha promover por todos os modos possíveis a prosperidade da Nação, e sendo sem dúvida um dos meios mais eficazes para obter tão importante fim o estabelecimento de Companhias, quando criadas para animar a indústria agrícola, manufactora e comercial, assim como a Navegação Nacional, principalmente nas ricas Possessões Portuguesas do Ultramar»⁽¹⁵⁾, e como constava haver Negociantes interessados no estabelecimento da *Companhia D'África Ocidental*, consultava a Associação sobre «aquelas condições de favor recíproco entre o Governo e a Companhia» que julgasse mais capazes de ajudar ao empreendimento. A 19 de Dezembro, nova carta⁽¹⁶⁾ convidava a que os comerciantes do Porto, na sua Associação, se pronunciassem sobre o estabelecimento de Companhias, particularmente nos estados de Angola, Moçambique e Ilhas de S. Tomé e Príncipe. O Relatório da Associação relativo ao exercício daquele ano refere estar por responder aquela consulta do governo, e ter sido nomeada uma comissão para dar o seu parecer sobre o assunto. Isto no que respeita à primeira carta, assunto sobre o qual não encontramos mais qualquer tratamento e supomos o segundo nem sequer ter sido considerado. Não obstante, o mesmo Relatório informa ter

a Associação acabado de «representar ao Soberano Congresso pedindo a interpretação do artigo 3.º da Lei de 5 de Maio porque na Alfândega desta cidade se exige o pagamento de 12\$ por pipa de vinho despachado para as nossas possessões ultramarinas, exigência injusta quando para os portos estrangeiros nos mesmos pontos situados, só se exige um por cento na conformidade da lei».

Não se descobre ter surgido qualquer interesse entre os mercadores do Porto pela participação, igualmente, na Companhia de Agricultura Indústria e Comércio da Província de Moçambique⁽¹⁷⁾ que, por intermédio da Direcção da Companhia de Pescarias Lisbonenses, pusera à subscrição, em Portugal, 2 000 acções.

O relatório de 1839 refere uma consulta do governo para a formação de uma companhia de navegação por vapores «que facilitando às comunicações em todo o litoral do reino se estendesse até alguns portos da América...», não aparecendo considerados, portanto, os portos africanos. E analisa as «consequências funestas e desastrosas» trazidas ao «definhado comércio» pelo Decreto do Brasil de 6 de Maio que elevara a 50 por cento os direitos dos vinhos importados de qualquer nação que não tivesse tratado em vigor com o império. A questão era tão importante que os comerciantes do Porto admitiam que, para eliminar aquela elevação da pauta sobre os vinhos, se modificassem os direitos proibitivos sobre a aguardente de cana nas nossas alfândegas. E informa terem reclamado junto do governo contra «a impolítica e pouco considerada indiferença, com que temos tratado um país que tanto nos convém conservar em relações de íntima e estreita amizade».

O comércio exportador portuense vivia do vinho e do Brasil.

O Noticiador Commercial Portuense, de 11 de Dezembro de 1838, anunciava a saída breve de um brigue português para a Baía, de uma escuna para Pernambuco, de um brigue para o Maranhão e de uma barca para o Rio de Janeiro, todos recebendo carga e passageiros. Por este periódico se vê como o comércio externo se mantinha totalmente predominante com a Inglaterra e com o Brasil.

Consultada pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, sobre aquele decreto brasileiro, a Associação pronunciava-se, a 27 de Setembro de 1839⁽¹⁸⁾: «O Brasil é hoje o ponto do globo para onde a nossa pequena

indústria fabril exporta a maior parte dos seus produtos, e o nosso comércio com ele é daqueles que tiramos maior vantagem. Nós pagamos os seus produtos com os nossos próprios produtos, e essa mesma emigração, que à primeira vista parece ruínosa para Portugal não o é...» porque sustentava milhares de famílias no país⁽¹⁹⁾.

No entretanto, continuavam as tentativas. A 17 de Maio de 1839, o Barão de Ribeira Sabrosa (que sucedera no ministério e na acção política a Sá da Bandeira) despachou a criação de uma Companhia de Guiné, por proposta de João Gomes da Costa, Manuel António Martins, Jerónimo de Almeida Brandão e Sousa e José Ignácio de Seixas, preferida entre várias, para «melhorar o Comércio e Administração dos Domínios Portugueses na Guiné, cuja decadência ou quase total ruína reclama as mais prontas e eficazes providências»⁽²⁰⁾. Por despacho de 14 de Setembro de 1838⁽²¹⁾, Sá da Bandeira havia autorizado o Governador-Geral de Angola, para animar a agricultura e a mineração como fontes principais de riqueza e de prosperidade, a distribuir condecorações aos colonos que comprassem um certo número de acções da Companhia das Minas de Ferro ou lavrassem minas por explorar com certa produtividade, ou mandassem moer em engenho cana de sua própria lavra e que produzissem certo número de arrobas de açúcar, ou aqueles que fizessem em terras suas ou concedidas um estabelecimento com engenho para moer e ainda os que incrementassem as culturas do algodão e do café assim como os que montassem fábricas de anil ou de potassa, e os que procedessem à exportação de arroz e de tabaco. Em 1839, também se decretaram medidas fomentadoras da emigração branca para as colónias, facilitando viagens a mulheres e filhos de degredados e a quaisquer indivíduos que nelas desejassem estabelecer-se⁽²²⁾.

Foram igualmente estabelecidos correios menos espaçados para a Província de Cabo Verde, facilitando as comunicações, tudo para aumentar as relações comerciais e os meios de civilização de que carecia⁽²³⁾.

A 5 de Novembro de 1839, um Decreto aprovava os Estatutos de uma Associação Marítima e Colonial, ideia de Joaquim Gonçalves de Mattos Corrêa e de Joaquim Cecília Kol, oficiais da marinha, e cujo programa era promover o melhoramento das Marinhas de Guerra e Mercante e os estabelecimentos e relações de recíproca utilidade entre o Reino e as Pos-

sessões Ultramarinas⁽²⁴⁾. Logo na primeira sessão propôs a criação de uma comissão permanente para organizar a estatística dos estabelecimentos ultramarinos, rectificar a extensão e limites desses estabelecimentos e conhecer do legítimo direito de senhorio que a Coroa de Portugal tivesse sobre os mesmos⁽²⁵⁾. O discurso da Rainha na sessão de abertura das Cortes⁽²⁶⁾, em 1940, alude à necessidade de legislação especial para as colónias e de providências para se tirar partido da natural riqueza e fertilidade daqueles países, providências consideradas mais urgentes pela cessação do tráfico da escravatura. O que de *per si* só demonstra cabalmente como a extinção do tráfico (não totalmente verificada ainda) é que levantava o problema da reconversão estrutural da economia colonial e não o contrário, exactamente porque as medidas legais abolicionistas não resultavam de uma dialéctica interior à sociedade portuguesa mas eram-lhe impostas do exterior.

Na sessão das Cortes, que decorria em Janeiro de 1840, discutiram-se propostas várias relativas ao fomento ultramarino, tais como uma do Governo com parecer da Comissão do Ultramar sobre um porto franco na Ilha de S. Vicente, de Cabo Verde⁽²⁷⁾. Da mesma maneira sobre providências a favor dos enfiteutas, quanto a aforamento de terras baldias ou devolutas nas colónias⁽²⁸⁾. Assim como sobre isenções várias a conceder às possessões ultramarinas⁽²⁹⁾. Uma carta de lei referendada pelo ministro do Ultramar, Conde do Bonfim, de 10 de Março de 1840⁽³⁰⁾, isentava do pagamento de direitos a importação pelas alfândegas das províncias ultramarinas, e pelo espaço de 10 anos, de ferramentas, máquinas e utensílios para uso da agricultura e industrialização dos seus produtos.

A 2 de Dezembro de 1841⁽³¹⁾ a Associação responde ao pedido que lhe fora feito de interessar os capitalistas portuenses na sociedade moçambicana acabada de formar, «Empresa dos Concidadãos do Porto», dizendo não ser aquela ocasião propícia à emissão de acções daquela empresa. Havia uma indisposição geral, nessa altura, entre a burguesia mercantil do Porto contra a situação em geral do país, como veremos. As razões apresentadas eram as seguintes: empresas locais desaparecidas, outras em grave crise, estagnação e apatia geral do comércio e desconfiança generalizada para com as transacções comerciais originada por grandes prejuízos ultimamente registados. De qualquer modo, o tom geral da

informação é não só de desânimo como de completo desinteresse pela iniciativa dos portuenses em Moçambique.

Esta inventariação, de modo algum exaustiva, de medidas que tendiam ao fomento da economia colonial e das trocas comerciais com a Metrópole, mostra bem claramente até que ponto as mesmas eram, de sua natureza, aleatórias, na medida em que, situando-se quase exclusivamente num plano legal, não correspondiam a exigências, de resto inexistentes, de classes industriais desenvolvidas, nem sequer às de uma burguesia comercial, carecida como estava esta de marinha mercante capaz e voltada como permanecia para outros mercados aos quais se mantinha tradicionalmente ligada, exportando um tipo de produtos, como o vinho do Porto, de modo nenhum adequados ao comércio de África.

02. A BURGUESIA MERCANTIL DO PORTO E O SETEMBRISMO

A burguesia mercantil do Porto, por alturas do nascimento da sua associação, debatia-se em contradições e com antagonismos nascidos do ascenso de outras, e a repercutirem-se dentro da própria classe. Um dos aspectos dessa questão tem sido já analisado a partir da publicação, por A. Silbert⁽¹⁾, da correspondência do cônsul francês. Segundo essa correspondência, no Porto, «o espírito do setembrismo, mais do que a defesa de vagos interesses pequeno-burgueses ou populares, teria sido a defesa da indústria nacional, e o seu principal apoio às classes industriais, ou seja, os fabricantes, os artífices e os operários»⁽²⁾.

Se bem que o antagonismo de interesses, expresso nesta altura, entre classes manufactureiras ainda débeis e uma burguesia mercantil opulenta e organizada seja um facto incontroverso, também se nos afigura não poderem reduzir-se a uma dicotomia linear deste tipo os conflitos em presença, no decorrer do setembrismo.

Diz Silbert⁽³⁾ que, «depois de Setembro, todos estes artífices, todos os que estavam interessados na vida industrial, recolheram o fruto da vitória, pois a obra característica, fundamental, do novo governo foi a pauta alfandegária de Janeiro de 1837». Duvidamos, igualmente, que se possa concluir de maneira a tal ponto peremptória.

Antes de mais há a constatar o facto de, dentro da própria Associação Comercial, isto é, aí onde a parte mais em evidência da burguesia mercantil se expressava, não existir uniformidade de pontos de vista relativamente à nova pauta e ter vindo a triunfar a facção a seu favor. Isto por um lado. Por outro, é de ter em conta não só não ser o projecto pautal do setembrismo como remontar a comerciantes em comissão logo após 1820. Até que ponto se poderá classificar a pauta de 1837 como «obra característica» do setembrismo? Porque foi a favor dos interesses da manufactura incipiente

e contra os do grande comércio importador/exportador? Mas quem primeiro requereu essa reforma a favor da indústria e da agricultura foram os comerciantes, a sua associação deu-lhe um apoio majoritário, se bem que, mais tarde, viesse a queixar-se, repetidamente, dos seus efeitos. Mas sempre alegando que se desfavorecera a importação de bens de consumo também em nada promovera a indústria nem a agricultura. O que mesmo não sendo correcto, e tudo indica que não o é, revela pelo menos um estado de espírito.

Com efeito, a citada nota de Sá da Bandeira⁽⁴⁾ solicita à Associação Comercial do Porto o seu parecer «desejando o governo formar urna opinião acerca da projectada Pauta das Alfândegas, e constando-me que o sr. Francisco António de Campos, quando exercia as funções do Ministério da Fazenda, hoje a meu cargo, fizera remeter a V. S.^a na qualidade de Presidente da Associação Comercial do Porto, vários exemplares das classes em que foi subdividida a dita projectada Pauta, para serem distribuídos pelos membros da mesma Associação (...) porquanto considero que o mesmo parecer, e os das outras Associações Comerciais, devem constituir a principal base da mencionada opinião».

Ora, convém lembrar ter nascido a Associação Comercial do Porto, praticamente, do Sinédrio vintista. Foi mesmo obra do seu segundo homem, José Ferreira Borges, cuja iniciativa recebeu apoio e sequência entusiástica da «alta finança agremiada na Juntina, na qual preponderava a opinião do rico comerciante Arnaldo Van-Zeller»⁽⁵⁾. Isto em 1834. Mas antes, logo em 1821, uma Comissão do Comércio, instalada no Porto, pedira a protecção pautal para a Indústria e para a Agricultura⁽⁶⁾. Quando Sá da Bandeira dá prioridade aos pareceres dos comerciantes não o faz, certamente, por mera gentileza ou, simplesmente, para evitar oposições. Mesmo que se atribua a pauta, mais tarde decretada, a Passos Manuel e se considere este como tomando uma posição favorável à manufactura e consequentemente desfavorável à burguesia mercantil, veremos igualmente como, nem por isso, se pode admitir tal opinião sem limitações, se com ela se pretende significar uma oposição de classe. Se é certo que a comissão nomeada a 31 de Agosto de 1835, presidida por Mousinho da Silveira, acabou por declarar no seu parecer ter em vista «o fomento da Indústria e a protecção das produções nacionais...», também é verdade que Passos Manuel referendava

o Decreto Pautal, relevando a actualização técnica das pautas mais do que os seus propósitos económicos, e isto a favor do comércio: «Eu não examinarei neste momento se nossa nascente (ou talvez agonizante!) indústria necessita de protecção — não examinarei se esta protecção consiste na mais livre concorrência, e se a riqueza dos Povos deriva do mais rápido movimento e giro do comércio — mui graves questões são estas, que o Corpo Legislativo resolverá com aquela madureza que se deve esperar das suas deliberações. Mas o que eu vejo, é que o Comércio necessita de um código claro e simples, que lhe declare quanto cada um dos artigos, que fazem objecto das transacções mercantis, deve pagar por entrada, e quanto por saída». Até parece que Passos Manuel assim pretendia contraditar a intenção proteccionista para a indústria, dos relatores da lei.

Não estamos aqui a fazer a história da pauta de 1837, reconhecendo embora a sua grande importância e significado, até mesmo do ponto de vista técnico. Pretende-se apenas demarcar, com a aproximação possível, o comportamento de um sector localizado da burguesia portuguesa, em dado momento histórico. Não dispusemos, sequer, dos textos sobre os quais os membros da Associação portuense se pronunciaram antes do setembrismo, em comparação com aquele que veio a vigorar a partir de 1837. Os elementos disponíveis permitem-nos detectar o tipo de antagonismos referenciados e julgamos tanto nos bastar.

Sá da Bandeira, imediatamente após ocupar a pasta da Fazenda, isto é, ainda em Setembro, como vimos, solicitava o parecer dos comerciantes portuenses. Acontecia que estes o tinham dado já⁽⁷⁾, a 2 de Abril do mesmo ano, por uma comissão nomeada e que trabalhou sobre 60 artigos prontos e recebidos muito antes, a 25 de Janeiro. Esta comissão confessa-se incompetente para analisar cada um dos artigos mas, comparando os produtos contemplados com os manufacturados em Portugal, «tirou em resultado que os direitos impostos equivalem a uma proibição absoluta...». Como crítica genérica ao que lhe fora dado apreciar, conclui serem as pautas «fatais e destruidoras do comércio (...) Basta lançar os olhos sobre as Pautas, para se conhecer os direitos exorbitantíssimos com que são afectados todos os artigos de importação, e é isto o que leva a Comissão a avançar a asserção de que as Pautas são ruinosas ao Comércio, aos interesses da Fazenda Nacional e ao desenvolvimento, e aperfeiçoamento progressivo

da nossa indústria fabril». Prosseguindo, a comissão deixa bem patente o antagonismo de classe perante a manufactura que se pretendia proteger: «A Comissão não cede a ninguém nos desejos de ver prosperar a nossa indústria e reconhece a necessidade de lhe dar protecção e auxílio, carregando com Direitos fortes artigos iguais que os Estrangeiros nos importam; mas esta protecção tem limites, e não deve tornar-se proibitiva da concorrência pois então seguir-se-á fazer estacionários os progressos da indústria, porque o fabricante tendo a venda certa, dá a Lei ao comprador, e não procura de escogitar novos inventos para o aperfeiçoamento da sua indústria. Além disto, proteger uma classe à custa dos interesses gerais da Nação, e da ruína de muitos indivíduos, nem é de justiça, nem conforme aos bons princípios da Economia política. Dê-se protecção e animem-se as nossas manufacturas: mas supor como as pautas supõem, que Portugal não carece cousa alguma dos Estrangeiros e que podemos manufacturar e cultivar todos os ramos de indústria fabril é absurdo tal que nem precisa ser impugnado com razões».

Esta era uma opinião livre cambista radical, que veremos aflorar, ao longo do século, e repetidamente, no meio comercial do Porto mas que não era, segundo parece, e de harmonia com o que a seguir se expõe, a da fracção predominante nessa mesma classe. Compunham esta comissão António Ribeiro de Faria, José Rodrigues de Azevedo e Joaquim Ventura de Magalhães e Reis. Ora, em Assembleia Geral de 11 de Agosto de 1836, é apresentado o parecer final⁽⁸⁾ por uma comissão integrada agora por Plácido António de Abreu, João da Silva Ribeiro e José Joaquim de Araújo Guimarães. Acontece concluir esta de maneira substancialmente diferente da outra comissão, a propósito dos artigos da pauta estudados. Afirmava ficarem alguns produtos sobrecarregados no respeitante a direitos de importação; muitos passaram a pagar pelo menos tanto como antes: tecidos de algodão e panos superfinos. Assim, entendia «que a nova Tarifa de Pautas se dirige a proteger a nossa Indústria e Agricultura — protecção que já em 1821 reclamou a Comissão de Comércio instalada nesta cidade». Invocando essa reclamação, os comissionados da Associação lembravam ter ela pedido que «género algum estrangeiro seja admitido totalmente livre de direitos, sejam quais forem os pretextos que se alegarem para tal liberdade: porém que para animar a nossa Indústria e Agricultura, sejam

classificados os géneros de Importação pela maneira seguinte: 1.º géneros que o país não produz; 2.º géneros que o país produz mas não em quantidade necessária; 3.º géneros que o país produz em abundância: e estas 3 classes subdivididas em: géneros brutos, em matérias-primas; — com alguma mão-de-obra; — inteiramente preparadas; — a fim de se principiar por um direito muito módico e ir gradualmente subindo até que os últimos equivalham quase a uma proibição».

Estas reclamações invocadas — lembramo-lo — verificavam-se justamente após a revolução de 1820 que tivera, entre outras, a grande motivação de sacudir o jugo inglês. Reveste-se, pois, do maior interesse a argumentação usada a seguir pelos membros da comissão, em 1836: «Ora, se naquela época, em que a nossa Indústria e Agricultura estavam florescentes, a Comissão reclamou daquele modo a sua protecção, reconhece igualmente que ela deve, quanto se possa, liberalizar-se-lhe para não ficarmos duma vez reduzidos à mendicidade, e a sermos providos por Nação estrangeira daqueles géneros ou fazendas que antes do Tratado de 1810, eram manufacturados no nosso país, e que pela conclusão desse ruinoso tratado, tem a troco deles desaparecido dentre nós o ouro, que em tanta abundância possuíamos, em modo que na época presente circula apenas algum bronze e cobre». E mais, é apelando para a urgente necessidade de proteger a indústria que esta comissão considera que «aqueles géneros que na nova Tarifa se acham muito carregados no Direito de Importação são os de mero luxo, cujos consumidores são as classes mais abastadas, que podem pagá-los por alto preço; mas entende igualmente que custando os estrangeiros subido preço, pelos grandes direitos que vão pagar, e tendo a Nação em si artífices para as manufacturas, esse alto preço arruinará a nossa Indústria a rivalizar com a estrangeira, e então chegaremos em breve a ter esses géneros por um módico preço; pois que sendo a esperança do lucro a que anima a indústria do homem, logo que as manufacturas tenham grande consumo, se dará às Artes grande número de pessoas com o fim do lucro, e daí se seguirá a abundância, e por ela a diminuição ou baixa de preços». A proposta final, preconizando a aprovação da nova tarifa de pautas tal como estava e sujeita a correcções futuras que a experiência ditasse, foi o parecer adoptado pela Assembleia-Geral da Associação.

De facto, perante o que aí fica, e para quanto nos importa, nem será necessário averiguar até que ponto os artigos assim considerados pela burguesia mercantil portuense foram os decretados em Janeiro de 1837. Apesar de tudo, ainda acrescentamos terem sido os direitos de importação sobre matérias-primas de tal ordem que sobrecarregavam muito mais os pequenos do que os grandes produtores⁽⁹⁾. E os primeiros grandes produtores não saíram da burguesia mercantil?

Ora é igualmente certo os grandes projectos industriais da época passarem sistematicamente pelas Associações Comerciais de Lisboa⁽¹⁰⁾ e do Porto, assim como todas as medidas de fomento. Quem detinha, nesse preciso momento, a acumulação do capital necessário ao investimento senão a burguesia mercantil? Nenhum empreendimento de vulto poderia ter lugar sem o capital ou sem o aval dessa mesma burguesia. Depois, de incompatibilidades entre os interesses industriais e os interesses mercantis, surgiriam conflitos menores ou maiores que acabavam por se processar dentro da própria associação da classe mercantil, como já referimos.

A 5 de Abril de 1836, Manuel Pereira Guimarães assinava uma carta em nome dos Instituidores da Associação de Indústria Fabril, solicitando à Associação Comercial «accionistas»⁽¹¹⁾. A 10 do mesmo mês, era Francisco Inácio Pereira Rubião que remetia os Estatutos da Empresa Fabril⁽¹²⁾.

Tratava-se de personalidades ligadas a lugares de direcção na Associação da classe mercantil.

Mas, no ano anterior, isto é, a um ano apenas da fundação da Associação, surgiu o projecto de uma exploração mineira em Trás-os-Montes⁽¹³⁾. Esta iniciativa nasceu exactamente no seio e entre componentes dos mais destacados da actividade mercantil do Porto e igualmente ligados à sua associação. Era dirigindo-se à mesa da direcção que José Isidoro Guedes escrevia a 18 de Maio daquele ano: «Fértil nosso solo de todos os reinos da natureza, dentre eles um há, sobre que chamo a vossa consideração; é este o mineral, que com a descoberta da América foi politicamente votado ao esquecimento, pois desde então nunca mais se lavraram minas neste Reino, com pequeníssima excepção. Somos férteis de preciosos metais, temos boas minas de ouro, prata, estanho, chumbo, amianto». Por isso «... tenho formado um projecto para uma companhia de mineração, que tomo a liberdade de oferecer à mesa da Associação...»⁽¹⁴⁾.

No ano seguinte, era dado corpo à Companhia Portuense de Mineração pelos seguintes capitalistas: João Allen, Francisco Joaquim Maya, Cristóvão da Cunha Lima Sampaio, Manuel de Clamouse Browne e Joaquim da Cunha Lima de Oliveira Leal⁽¹⁵⁾. Em 1840, esta empresa passaria a denominar-se de Companhia Geral de Mineração Perseverança para a «mineração de todos os metais, combustíveis, sais, barros, pedras preciosas e de valores, e de todos os mais minerais de qualquer denominação, espécie ou natureza que sejam na monarquia portuguesa»⁽¹⁶⁾.

Que a burguesia mercantil portuense não se quedava a contemplar o mero exercício comercial, prova-o o facto das muitas iniciativas e projectos aparecidos no decorrer do setembrismo.

Uma outra ideia proposta, que se reveste da maior curiosidade, pois incarna, logo em 1835, a política de meios de comunicação que só viria a ter curso anos mais tarde, foi a apresentada a 22 de Maio, por quatro membros da Associação Comercial, de se nomear uma comissão para estudar a construção de um canal que comunicasse o Rio Douro com a Ria de Aveiro e Rio Vouga e a navegabilidade do Vouga até S. Pedro do Sul ou até onde se pudesse fazer⁽¹⁷⁾.

As iniciativas sucediam-se e sempre buscando o apoio da Associação Comercial. A 11 de Abril de 1836, é Antoine Bandier que propõe uma manufactura de sedas, reunindo a fiação, tinturaria e estamparia em todos os géneros de sedas assim como de lã e de algodão. Não dispunha de capital, apenas de conhecimentos técnicos assim como da primeira máquina *Jacquart* introduzida em Portugal⁽¹⁸⁾. Logo a 14 de Maio, o parecer da Associação, subscrito por Francisco Inácio Rubião, inicialmente encarregado de redigir os estatutos para a empresa, preconiza a admissão da proposta com o apoio da corporação pois «entende que, possuindo nós as matérias primeiras para o fabrico dos tecidos de seda pura, e dos de seda e lã, conhecidos em França pelo nome de *Thibet*, e fornecendo-nos o Brasil o algodão preciso para os de seda e algodão estamos nas mais felizes circunstâncias de competirmos com as nações até hoje mais adiantadas do que nós em todos os ramos da indústria fabril e das quais importamos muitos dos produtos, que Bandier se propõe fabricar...»⁽¹⁹⁾.

Este parecer reveste-se de grande interesse pois nos fornece uma apreciação crítica ao estágio técnico da indústria têxtil no Porto. Rubião

afirmava que os tecidos de seda há muito se fabricavam na cidade mas a sua qualidade não correspondia à capacidade dos artistas, o que atribuía à carência de modelos e à falta de máquinas. Por isso o nosso fabrico não era competitivo com o de outras nações mais industriosas. «Por conseguinte, nas circunstâncias em que se achavam estas antes dos novos inventos, que por assim dizer, fizeram mudar de face este ramo de indústria fabril e mormente de labor, o que foi devido à inovação do tear *Jacquart*, apenas conhecido e adoptado em Lisboa, e inteiramente ignorado entre os fabricantes do Porto», após exaltar as vantagens da máquina, propõe a adopção da proposta de Bandier, promovendo a Associação Comercial a organização de uma sociedade para estabelecimento de uma fábrica de sedas puras e misturadas assim como o modo de emissão de acções, etc. Um acrescento ao parecer da comissão, assinado por Jacinto de Sá releva a importância e a necessidade da generalização da máquina. Quanto ao estabelecimento da empresa já o condiciona à cobrança dos direitos sobre as manufacturas estrangeiras, «ao menos conforme as Pautas que se acham feitas em Lisboa para as mesmas manufacturas; pois que sem medida semelhante, nem uma manufactura prospera nem mesmo nos países aonde elas estão muito mais adiantadas».

Eis como dentro da própria Associação Comercial claramente se confrontavam os interesses dos que pretendiam o relançamento de uma indústria sob protecção pautal frente aos comerciantes de grosso trato para quem se tornava indispensável a importação livre de manufacturas estrangeiras. E também como as pautas proteccionistas se achavam preparadas antes do pronunciamento setembrista.

Bandier acabou por desistir da ideia⁽²⁰⁾ mas, mais tarde, ela viria a ter execução na Companhia de Artefactos de Seda, de Algodão e de Lã, constituída em Fevereiro de 1838⁽²¹⁾. A 6 deste mês, o mesmo Rubião e Francisco Correa Monteiro enviavam os estatutos à Associação para que esta recolhesse subscritores de acções e anunciava a laboração dentro de breves dias⁽²²⁾. O mesmo que, em 1836, abandonara a redacção dos estatutos para a execução da ideia de Bandier, Rubião, executa-a agora, após as pautas proteccionistas de 1837.

A 8 de Abril de 1836, o Presidente da Câmara de Chacim era à Associação Comercial do Porto que se dirigia⁽²³⁾ a propor a reedificação da fábrica de fiação de seda cuja exploração o Marquês de Pombal entregara a três piemonteses e que estava arruinada.

Como já vimos, de tão longe como de Moçambique, vinham solicitações de subscrição de capital endereçadas à Associação Comercial do Porto. Datada de 31 de Janeiro de 1838, foi recebida uma outra para subscrição de acções destinadas a uma companhia de fundição de todos os metais a vapor⁽²⁴⁾. A carta era subscrita por «Gaudêncio Fontana, Director-Geral dos Faróis do Reino, Fundador e Director desta Associação oferece apresentar aos Srs. Accionistas, e a quaisquer outras pessoas, que o quizerem ser, os documentos necessários que comprovam a sua capacidade e conhecimentos, passados não só em Portugal, sua Pátria, como nos países estrangeiros, relativamente a mecânica aplicada às artes, bem como do satisfatório êxito, que tem tido nas mesmas empresas e trabalhos, tanto na América como nas suas investigações em França: e por isso tem a honra de convidar os seus compatriotas a subscreverem para a Associação, da qual ele apresenta os Estatutos, que abaixo se seguem, como base principal de tão útil e produtiva empresa». Gaudêncio Fontana dirige-se à Associação Mercantil Portuense, como a designa, dadas as provas por esta já fornecidas de entre nós «vulgarizar o espírito de associação único que pode aumentar e desenvolver a prosperidade e indústria nacional».

Uma proposta apresentada na Direcção da Associação Comercial do Porto, a 11 de Janeiro de 1839⁽²⁵⁾, deixa perfeitamente demarcados os interesses que se debatiam no seu seio. Perante a constante nomeação de comissões especiais para o estudo dos mais diversos assuntos sugeria-se a criação permanente de comissões especiais em que se dividisse a direcção: 1. comércio em geral; 2. agricultura; 3. indústria; 4. fábricas; 5. navegação; 6. objectos de Fazenda. Não poderá deixar de chamar a atenção a existência de urna comissão para a indústria e outra para as fábricas.

Entretanto, os conflitos dentro da burguesia portuense iam aflorando, ao sabor dos interesses atingidos ou ameaçados.

A 13 de Agosto de 1840, Sá da Bandeira, certamente acossado por quantos se sentiam lesados pelas pautas de 1837, requereu dados completos

e minuciosos sobre comércio, navegação e indústria para os anos entre 1834 e 1839⁽²⁶⁾, provavelmente para se documentar quanto a acusações de efeitos nefastos para a economia nacional, provocados por essas mesmas pautas. Solicitada pelo Tesouro Público, a Associação Comercial do Porto, respondendo ao quesito n.º 7, declara não lhe constar ter sofrido decadência ramo algum da indústria fabril por causa do Decreto de 10 de Janeiro de 1837 a não ser, e durante algum tempo, os tecidos feitos com palheta de metal por causa dos grandes direitos sobre a dita palheta e como no reino não havia aquele artigo essa fabricação não dispunha de matéria indispensável. Mas isso fora corrigido. Quanto às demais fábricas em geral elas tinham sido praticamente aniquiladas «em virtude do opressivo tratado de 1810, tendo sucumbido os grandes estabelecimentos de abastados capitalistas desta cidade, sendo um o de Manuel Francisco Guimarães, na Rua do Rosário, outro de Francisco José Gomes Monteiro, na Rua do Priorado, outro de Bernardo Clamouse Browne, na Póvoa de Vilar, outro de João José de Abreu, em Massarelos, outro de João Baptista Fontana, na Rua da Boa Vista, todos estes eram os mais notáveis de tecidos de algodão e estampania e de lanifícios; o de Plácido Lino dos Santos Teixeira e outro de Arantes Xavier (?), ambos em Lordelo, isto além de muitos outros em pequeno ponto, e alguns que ainda ficaram existindo se achavam agrilhoados, enquanto durava a continuação desse infeliz tratado»⁽²⁷⁾. E prossegue o parecer: «apareceu o decreto de 10 de Janeiro de 1837, que veio ressuscitar a liberdade dos portugueses poderem fazer as suas leis de Fazenda sem a restrição que lhes impunha o dito tratado, em virtude do que reanimaram-se esses poucos estabelecimentos, que existiam e multiplicou-se tanto esse fabrico, que no espaço de 3 anos tem aumentado três vezes mais do que até então se estava fabricando, o que é muito fácil de documentar com a importação do que vem para os tecidos de fora do Reino, conforme se há-de achar escrito nos livros do Despacho da Alfândega desta cidade; sem embargo dos direitos do dito fio serem o dobro do que pagavam antes do dito Decreto e muito mais alento teriam tomado os estabelecimentos se existir ainda um receio de que haverão Ministros em Portugal, capazes de condescender com a vontade da Inglaterra, e com uma pena de tinta nos façam escravos da indústria da mesma». Este parecer estava datado de 30 de Junho de

1841. Foi elaborado dentro da Associação Comercial do Porto, e se não soubéssemos como ela englobava tipos de burguesia já suficientemente diferenciados nos interesses antagónicos que defendiam, ficaríamos tanto mais perplexos quanto é certo virmos, logo no ano seguinte, a detectar uma oposição frontal entre industriais e comerciantes, como a própria Associação Comercial a contradizer o parecer que dera favorável às pautas, em 1836, mas mais do que isso, a atribuir-lhe as desgraças do comércio sem ter permitido — afirmarão — o desenvolvimento da indústria.

Na altura em que os exportadores do vinho do Porto aspiravam a um tratado com a Inglaterra que lhes permitisse a colocação dos grandes estoques de vinho sem saída e, nesse sentido, diligenciavam constantemente junto do governo, foram surpreendidos com uma representação em contrário. Em carta de 11 de Outubro de 1842⁽²⁸⁾, endereçada ao ministro dos Estrangeiros, afirmavam ter-lhes constado o envio de urna representação contra a Convenção «e isto debaixo de interesses particulares, que nada pesam na proporção dos que esta Associação representa». Reclamam o exclusivo da representação dos interesses do comércio do Porto e voltando a referir-se àquela diligência que se lhe apresentava espúria admite: «mas será ela (a representação) talvez intitulada da indústria portuense e assinada individualmente com o fim de apresentar número de assinaturas...».

Sem dúvida que as pautas de 37 vieram a provocar grande descontentamento no comércio importador e serviram de álibi para a oposição. Isso mesmo ficou expresso, na sessão da Câmara dos Deputados de 18 de Julho de 1839. Justamente Silva Carvalho, cujas relações com a burguesia do Porto adiante referimos, mandara para a mesa uma representação da Associação Comercial de Lisboa, acompanhada do Decreto do Império do Brasil que levantava o direito de 50 % sobre os vinhos e bebidas espirituosas das nações cujos tratados com o Brasil não estavam em vigor. Dada a importância da exportação de vinhos para aquela antiga colónia, esse decreto viria a ser motivo de grande inquietação entre os comerciantes portugueses, como veremos. Pois foi Passos Manuel quem, vibrantemente, logo depois de apresentada a representação, tomou a palavra para afirmar que, Portugal, apesar de ter uma população de apenas 3 milhões de habitantes, era, contudo, capaz de sustentar a honra nacional arrostando

com os países mais colossais como já em outras épocas fizera. Que, nestes negócios, se deve usar do direito de represálias sem que haja o menor receio; porque o artigo 7.º da pauta das Alfândegas o autoriza e faz ver que as pautas portuguesas contra as quais se reclamava tanto, eram as mais suaves comparadas com as outras pois que na Inglaterra os nossos vinhos pagavam 600 % e 700 %, e que todavia nas nossas alfândegas se conservavam intactas as estipulações com bastante descrédito para nós: sendo pois necessário que se usasse de represálias não só com esta mas com todas as nações que a isso nos instigassem; porque os portugueses ainda eram os mesmos que tinham feito tremer nações poderosas...⁽²⁹⁾

Um incidente menor leva-nos a suspeitar de, nem sempre, a classe dominante na cidade poder furtar-se a conflitos de interesses com outras. A 4 de Agosto de 1835, a Associação Comercial representava ao governo contra a conduta do Prefeito de quem se considerava ultrajada, por causa de questões à volta da construção da Rua Ferreira Borges, em que a Associação se interessara. Reclamava que fosse dada «satisfação devida a uma corporação tão distinta, e composta de numerosos e respeitáveis membros», logo que provadas falsas imputações com as quais se fizera crer haver «desinteligências entre os habitantes desta Heróica Cidade e o Corpo de Comércio, como se a sua quase totalidade não fosse composta de negociantes, querendo assim semear discórdia e descontentamentos»⁽³⁰⁾.

Outro facto que nos deve alertar contra uma aceitação acrítica da dicotomização entre «industriais» e «comerciantes» portuenses, em 1836, é a atitude de Passos Manuel. O cônsul francês testemunha a grande influência dos irmãos Passos entre os «cinco mil fabricantes de tecidos e de outros objectos que se encontram protegidos pela nova pauta»⁽³¹⁾. Sem, de qualquer modo, negar esta penetração dos irmãos Passos, há igualmente a ter em conta as suas ligações estreitas com os homens da Associação Comercial que englobava a grande burguesia mercantil nacional e estrangeira no Porto.

Parece-nos muito adequada esta síntese sobre a personalidade de Passos Manuel: «Efectivamente a revolução que elevou Manuel de Passos ao poder foi uma revolução burguesa, a despeito de a impulsionarem princípios então considerados subversivos. Manuel de Passos era um burguês típico. Um burguês letrado. A passagem pelos Geraís de Coimbra,

a emigração e a luta nas linhas do Porto e depois no hemicycle de São Bento não haviam abafado no íntimo do seu ser aquelas qualidades que é costume apelar de burguesas. Por isso ele e a Revolução se identificaram tão profundamente»⁽³²⁾.

Victor de Sá⁽³³⁾ provou, de uma maneira que se pode considerar definitiva, primeiro, nada ter o ministério setembrista com o movimento insurreccional. Segundo, que Passos Manuel era não só de uma família rústica abastada de propriedades e de disponibilidades financeiras mas ainda com participação avultada na Companhia dos Vinhos do Alto Douro e em várias casas comerciais do Porto⁽³⁴⁾. Não só não fez a revolução como a ela se opôs, no Porto, quando esteve para aí rebentar, a 24 de Agosto. A oposição portuense não tinha uma forte base popular a sustentá-la e os seus chefes não estavam interessados em promover a revolução»⁽³⁵⁾. Resumindo, «Passos Manuel não só não era um revolucionário como agiu por uma determinação anti-revolucionária, para evitar o levantamento popular»⁽³⁶⁾, isto é, o levantamento daqueles que Silbert afirma estarem com Passos Manuel e contra a grande burguesia mercantil.

Mas há mais. Passos Manuel foi o advogado, nas Cortes, e junto do Governo, em Lisboa, dos comerciantes do Porto quanto a uma questão de direitos de exportação do vinho do Porto. Fê-lo em completo acordo com a Associação Comercial, conforme carta enviada à mesma, a 13 de Fevereiro de 1836, na qual se mostra perfeitamente identificado com os interesses que aquela defendia e disposto a tomar inteiramente o partido dos seus pontos de vista⁽³⁷⁾.

Que as atitudes dos personagens em evidência também não eram unívocas e lineares pode-se concluir afoitamente, a partir destas relações entre a Associação e Passos Manuel. Antes do golpe setembrista, o deputado portuense e a Associação mantinham uma correspondência que roçava pela afectuosidade e, da parte de Passos Manuel, quase atingia o tom da subserviência perante os grandes senhores do dinheiro do Porto. Ora, a 1 de Dezembro de 1836, senão este último aspecto, pelo menos um certo tom de despeito transparece claramente quando a Associação se lhe dirige, lembrando que há mais de dois anos requer ao governo, em vão, a redução dos direitos de saída dos vinhos, para o nível de qualquer outra barra onde se não paga mais de 1 % *ad valorem*. Lembra, igualmente, a missiva de

22 de Janeiro e o acolhimento lisonjeiro dado por Passos Manuel que não conseguira fazer vingar a pretensão no Parlamento, tendo-se entretanto dissolvido as Câmaras. Com a Revolução de Setembro — continuava a Associação — e a passagem de Passos para o Ministério do Reino, primeiro, e para o da Fazenda, depois, «bem viu logo a Associação que mui boa ocasião se lhe apresentava para ela reiterar as suas representações acerca dos seus direitos dos vinhos, porquanto aquele deputado solícito, e activo procurador da Cidade Eterna, especialmente escolhido pela Associação para advogar na Câmara Electiva a justiça dos comerciantes do Porto, não lha negaria quanto no seu poder estivesse fazer-lhe. Mas a estreiteza do tempo, a melindrosa crise, os embaraços e apuros de circunstâncias a que o governo tinha que atender de preferência, tudo demorou os passos da Associação»⁽³⁸⁾. E veio o decreto de 2 de Novembro, fazendo subsistente o imposto de 12\$ réis por saída e 6\$300 para consumo, além de outros gravames que a Associação enumera. «Como pois este decreto seja ao parecer da Associação mui gravoso ao comércio pelo que toca às disposições futuras e mui injusto quanto ao efeito retroactivo que envolve, ela julgou dever dirigir-se a V. Ex.a, recordando as lisonjeiras esperanças que lhe deu em Fevereiro p. p., esperanças em que a Associação confia não ser malograda. Muitos foram os clamores que nesta Praça se levantaram quando apareceu o Decreto de 2 de Novembro, e a maior parte dos Negociantes de Vinhos se preparavam para fazer-lhe resistência legal pelo modo que as leis e a Constituição lhes permitem»⁽³⁹⁾.

Para além de, como no caso das pautas, se ver até que ponto estas questões eram anteriores ao setembrismo e não derivarem dele, sem embargo de se admitir terem feito parte dos conflitos que o integraram e de, porventura, terem feito parte do seu cerne, para além disso, também esta exposição a Passos Manuel salienta os conflitos internos da classe quando prossegue: «Bem presenciou a Associação no relatório que precedeu o Decreto que ele foi parto infeliz de Informações de autoridades desta cidade com acordo de negociantes desta Praça, mas cumpre declarar a V. Ex.^a que nesta combinação não teve parte nem foi ouvida a Associação Comercial, que por seu Estatuto aprovado pelo Governo de S. M. é (assim tem sido considerado pelo mesmo governo) o órgão do Corpo de Comércio, não podendo até ser tida como Representação dele qualquer que não vá da

Mesa da sua Associação»⁽⁴⁰⁾. E enumeram-se quais eram os elementos da classe em discordância com os da Associação: «Sim, alguns negociantes estrangeiros exportadores de vinhos (a quem a medida menos prejudica do que aos outros interessados neste ramo), dois membros da Administração da Companhia do Vinhos (que como corporação abundante de meios, e em circunstâncias diferentes de outros negociantes não seria prejudicada pela medida da cobrança dos Direitos à entrada, tanto mais quanto é o vinho de consumo o principal de seu actual tráfico), três negociantes portugueses (um dos quais altamente clamou contra o que se queria estabelecer e mostrou os inconvenientes que vinham ao comércio do pagamento adiantado que se queria exigir de parte dos direitos de saída, (...) eis os vários negociantes que o Governo Civil e o Administrador Geral da Alfândega ouviram e a que alude o Relatório do Decreto de 2 de Novembro...»⁽⁴¹⁾.

A propósito de Passos Manuel, é interessantíssima a opinião dispendida por Palmerston, o político inglês que praticamente comandou o comportamento colonial português em grande parte do século XIX.

«Antes do fim do ano os Setembristas que quezilavam entre eles e os Clubes em Lisboa e no Porto acusavam os ministros de traírem a revolução. ‘Estou satisfeito por saber’, escreveu Palmerston a Howard em 3 de Dezembro, ‘que Passos (Papos no original) e Sá da Bandeira litigam com os seus amigos de clube e se estão a tornar moderados e monárquicos. Mas assim acontece com todos os homens quando sobem ao poder. Disseram-me que Freire e Carvalho eram os símbolos da Democracia — quando no governo não tiveram imaginação ao destruir a autoridade da qual derivaram o seu poder. A seguir vieram Passos e Bandeira, o primeiro dos quais era o filho de muitos pais, a criatura de todos os clubes. Torna-se toleravelmente inofensivo como ministro. Moncorvo diz-me que Passos e Bandeira serão obrigados a resignar e a desaparecer e que Barreto Feio e homens do seu teor suceder-lhe-ão no cargo; bem, se o fizerem, veremos apenas outra conversão, e Feio tentará provavelmente encher os bolsos tão depressa quanto puder, e manter a monarquia até estar satisfeito nesse sentido, o que seria dar à monarquia longa vida»⁽⁴²⁾.

Não restam dúvidas de que a burguesia mercantil do Porto navegara em águas propícias com o governo anterior ao setembrismo. A 15 de Junho de 1835, diversos sócios da Associação Comercial propunham um

agradecimento ao sr. José da Silva Carvalho⁽⁴³⁾ pelos serviços prestados durante o tempo que fora ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda: «... já com a lei de 22 de Março de 1834 que declarou francos os portos de Lisboa e do Porto, com a de 28 de Abril do mesmo ano que igualou os direitos de entrada para consumo e já com a de 23 de Julho para a extinção do papel moeda mas com muita especialidade o serviço que fez ao Comércio desta cidade com o Decreto de 30 de Maio de 1834 que com a Companhia a destruiu os seus odiosos exclusivos e sua opressiva administração fiscal...» e «... que com pontualidade desusada por seus predecessores satisfaz todas as dívidas e encargos contraídos com os negociantes do Porto durante o longo e terrível assédio...»⁽⁴⁴⁾.

Uma outra medida que é geralmente atribuída à política setembrista, e nomeadamente a Passos Manuel, é a do fomento associativista nas actividades económicas assim como da agricultura e da indústria. Realmente, Passos Manuel, a 23 de Setembro, expediu a todos os prefeitos distritais uma portaria recomendando a conveniência de empregarem todos os esforços no sentido de conseguirem a formação de associações agrícolas, comerciais e fabris, «as quais ao mesmo tempo que com os seus meios dessem impulso a estes mananciais de riqueza pública, com suas luzes coadjuvassem o governo na difícil tarefa de que se acha encarregado». Considerava este o melhor meio de «cobrir as fontes da pública prosperidade»⁽⁴⁵⁾.

Ora acontece que já a 18 de Fevereiro de 1835 a Prefeitura do Douro «desejando o Governo ouvir a opinião dos Negociantes Nacionais do Porto, e dos Proprietários de Fábricas e Estabelecimentos de Indústria nesta Heróica Cidade sobre as medidas que convirá adoptar para promover os interesses comerciais e industriais do país, por meio tanto de providências internas como de negociações com os governos estrangeiros...», pede que a Associação nomeie tanto as pessoas do comércio como da indústria, em número de 9, e que com a Direcção estude o assunto. Sugere mesmo que «sejam cinco da Classe Comercial e quatro da Classe Fabril»⁽⁴⁶⁾.

Perante o caso das pautas como deste, do fomento industrial, até que ponto se poderá creditar ao setembrismo uma política própria, quando é certo, não ter feito mais do que dar sequência a projectos provenientes do governo anterior?

Bem certo ser o setembrismo informado por um espírito diferente, particularmente manifestado frente à Inglaterra, tentando a independência económica nacional. Isso mesmo ficou patente na questão da abolição do tráfico da escravatura, concomitantemente na das pautas aduaneiras, como já referimos no primeiro capítulo. De qualquer maneira, os personagens envolvidos, pela sua extracção classista, e mesmo pelo seu comportamento, permitem-nos duvidar de que o setembrismo naquilo que se possa considerar como mais típico se tivesse saldado, exclusivamente, numa luta frontal e clara entre a burguesia industrial incipiente e a burguesia mercantil opulenta.

Mesmo relativamente às pautas ainda há que se diga quanto ao comportamento de Sá da Bandeira e de Passos. Quando, a 12 de Outubro de 1841, na Câmara dos Senadores, foi discutido um projecto de lei para abolição do prémio de 15 % concedido pelo art. 1.º do Decreto de 16 de Janeiro de 1837, a favor dos géneros, mercadorias e manufacturas importados em navios portugueses, despachados nas alfândegas do Reino e das Ilhas adjacentes, ambos os setembristas, então na oposição, votaram contra. Defendendo que se devia proteger a indústria da navegação tal como as outras indústrias, e apesar de o mesmo projecto prever o agravamento dos direitos para produtos importados de onde a bandeira portuguesa não tivesse entrada, assim como outro tipo de aumentos pautais⁽⁴⁷⁾. A manutenção deste prémio à navegação nacional, concedido pelo governo anterior ao setembrista, devera-se a diligências das associações comerciais e foi insistentemente solicitado pela burguesia mercantil do Porto, onde se integravam os armadores locais. O projecto foi votado e provocou grande consternação nos meios comerciais.

O que Silbert afirma como «outro testemunho desta hostilidade feroz contra o setembrismo», a «atitude da Associação Comercial do Porto, resoluta e sistematicamente contrária ao governo setembrista durante a crise comercial, enquanto a de Lisboa procurava uma aproximação»⁽⁴⁸⁾, para tal baseando-se no que considera como o protesto, até às últimas energias, contra as medidas tomadas para remediar a crise financeira, deve, por igual, ser detalhadamente analisado.

Da maneira como é apresentada, esta questão parece não ter sido inteiramente dissecada, de molde a retirar-lhe o que, realmente, tinha

de anti-setembrista e o que tinha de defesa de direitos lesados, se como se nos afigura, a tal distinção se pode chegar. É que, se a Associação Mercantil de Lisboa acabou por tomar uma posição colaborante com o Governo, e com esse gesto, ao contrário da do Porto, mostrou estar disposta a contribuir para o restabelecimento das finanças caóticas, por outro lado também tomou uma atitude de oposição no que respeita ao que classificámos de interesses lesados, o mesmo acontecendo com o que é considerado como órgão setembrista, *A Vedeta da Liberdade*. Uma coisa é o que foi designado pela *bancarrota* e outra a proposta de financiamento ao governo feita pela burguesia mercantil e bancária de Lisboa. Embora decorrente esta daquela.

De facto, a Associação Comercial do Porto vinha, de há muito, a insistir pela garantia da conversão em metal do papel moeda que existisse no dia 1 de Janeiro de 1838 e conforme às disposições do Decreto de 23 de Julho de 1834. E solicitou da congénere lisboeta a intervenção nesse sentido⁽⁴⁹⁾. A 20 de Setembro de 1837, representavam junto dos deputados para que fossem tomadas providências, pois tudo indicava que a conversão não viria a ser feita⁽⁵⁰⁾. Logo a 21 de Dezembro, o deputado Faustino da Gama apresentou um projecto, segundo o qual, em vez da extinção do papel-moeda, conforme decretado a 1 de Setembro de 1834, se propunha que, no prazo de 60 dias, se entregasse na Junta de Crédito Público esse papel existente, em troca de inscrições pelo valor nominal das quantias entregues, com um juro anual de 6 % e amortização de 2 % da soma total convertida, igualmente, em inscrições. Foi este projecto que *A Vedeta da Liberdade*, ao noticiar o teor da proposta, classificou de «bárbaro e injusto». Na sessão das Cortes de 15 de Janeiro, já se dizia que «há bem pouco tempo que nas Províncias do Norte se tem querido persuadir que nós estamos aqui em completa dissolução e anarquia»⁽⁵¹⁾. Além daquela proposta, feita pelo representante da Associação Mercantil e do Banco de Lisboa, que deve ter sido quem obteve a colaboração destas duas instituições, como veremos, foram apresentadas outras, que o jornal anti-setembrista resumiu desta maneira: «O Ministro da Fazenda vai propor às Cortes uma *bancarrota* com várias classes de credores do Estado, a emissão de 600 contos de notas do contrato, e de 3 mil contos em bilhetes de novo papel-moeda, umas e outras com curso forçado até nos pagamentos entre particulares: a Comissão

de Fazenda rejeita o curso forçado entre particulares e propõe como Lei o resto com algumas modificações: e seis deputados ousam propor uma bancarrota nua e crua»⁽⁵²⁾.

Logo a 10 de Janeiro de 1838, perante os projectos apresentados pelo ministro da Fazenda, em 9 e 22 de Dezembro de 1837, a Direcção do Banco Comercial do Porto reagiu energicamente contra qualquer hipótese em que se «encontre a desastrosa intenção e o infausto princípio» que permitissem a emissão com curso forçado de qualquer papel de crédito do Governo, de qualquer denominação. Afirmava os males já patentes só pela admissão da possibilidade de tal emissão. «E o muito que sofreria o Comércio, Agricultura e Indústrias Nacionais, em todas as suas relações internas e externas, pelo ataque directo da propriedade e da Moral Pública e Particular». E, finalmente, o Banco declarava estar unido e «conforme com as razões expendidas pela Direcção do Banco de Lisboa, e pela Associação Mercantil Lisbonense, nas suas respectivas representações sobre este objecto»⁽⁵³⁾. Como se vê, fica claramente expressa, nesta fase do conflito, a identidade de interesses da burguesia mercantil do Porto e de Lisboa e a simultaneidade da sua defesa.

Mas a explosão de indignação no Porto surgiu, sobretudo, a partir da proposta apresentada por José Estêvão, a 15 de Janeiro. Começou o deputado por fazer a história das finanças do país, desde a sua restauração pelo Duque de Bragança, e «deu conta da causa da última revolução, que era a reforma das finanças, o que se não conseguiu, e que, por isso, a revolução não estava completa»⁽⁵⁴⁾. As bases da sua proposta indicavam diferir por um ano o pagamento de todas as antecipações sobre os diversos rendimentos do Estado e a capitalização com juros e amortização corrente de todo o papel moeda e dívida flutuante, desde Agosto de 1833, até Julho de 1837. A 16, noticiava-se de Lisboa: «A Banca Rota. A notícia do projecto da bancarrota que se está discutindo em Cortes, excitou a indignação geral. Como ofende direitos e interesses de todas as classes da sociedade, todos gritam e se queixam. Ontem de tarde, a fermentação chegava a ser ameaçadora»⁽⁵⁵⁾.

A correspondência prosseguia descrevendo o estado de espírito perante o facto: «no Congresso Constituinte catorze deputados propuseram sem corar a subversão daquilo mesmo que ainda há pouco haviam solenemente garantido». E que «A Associação Mercantil acaba de ter uma reunião

com os seus membros, em a qual, entre outros oradores, se distinguiu o Dr. Emauz, estigmatizando a substituição apresentada ultimamente nas Cortes». A 18, fora o Banco de Lisboa que reunira em assembleia geral e o cronista informa que se não estivesse prevenido «ver-se-ia agora mesmo nos maiores embaraços para fazer frente ao pagamento das suas notas». E, de Lisboa, insinuava-se: «No Porto, o abalo que deve produzir a notícia da apresentação da substituição iníqua não deve ser menor; que à vista das circunstâncias em que se acha o comércio naquela cidade, não é possível prever até onde irão as cousas».

As exposições da Associação Comercial sucederam-se. Uma a 16 de Janeiro; no dia seguinte, uma correspondência do Porto, em *O Periódico*, insurgia-se contra os deputados por não terem, a tempo, tratado da solução da carência de metal para a conversão do papel. A 20, nova representação da Associação Comercial do Porto, esta nos termos mais incisivos e que se refere, exactamente, ao chamado projecto da bancarrota, sintonizando com Lisboa, se bem que de uma maneira muito mais violenta. «Uma catástrofe vulcânica que rebentasse no meio da cidade de Lisboa, e seguidamente no meio desta pobre e desgraçada cidade do Porto, não causaria em seus habitantes tão terríficas impressões como a substituição ao Projecto n.º 115, transcrito no Diário do Governo n.º 15!!!, apresentada pelos snrs. deputados José Estêvão e M. A. de Vasconcelos! Que horror, que imoralidade, que funesto parto da desordem social! Se não há Propriedade, já não há Fé Pública, ainda está pouco carregado o Comércio destes Reinos, onde vai isto dar, quem nos há-de valer... eis as meditações tristes e melancólicas, que se estão fazendo agora em todos os círculos da Praça do Comércio desta cidade, e que a Mesa da Direcção da Associação Comercial desta Cidade se apressa a fazer presente ao Congresso, o que assim cumpre sem ter cabeça para dar alinhio a suas ideias, nem falar mais que a linguagem da dor, do medo, do pavor e da perturbação em que se acha submersa!! Ah, Senhores, aonde está a Nação Portuguesa! Pretende-se acaso acabar com a classe dos Proprietários, e com a dos Comerciantes que são as únicas que restam derrocar!! Ah, Senhores, suspendei esse último raio que está fulminando a infeliz Pátria!!!»⁽⁵⁶⁾

Esta representação foi lida na sessão das Cortes de 20 de Janeiro. Faustino da Gama deu esclarecimentos sobre a atitude da Associação e

do Banco lisboetas, dispondo-se a fazer da sua parte o que pudesse para valer à Fazenda Nacional⁽⁵⁷⁾. E recomendou cuidado nas expressões a usar pelos deputados quando se referissem a corporações. Um deputado pediu desculpas por expressões que pudesse ter usado e tomou a palavra José Estêvão: «É o primeiro obséquio que não agradeço em minha vida, e de que até me ofende — O sr. Faustino da Gama acalmou o ressentimento do nosso colega e dos seus sócios. Não temo, repito, e desprezo-o; eles são tenazes em defender os seus interesses, e eu em defender os interesses do país: eles podem cansar, mas eu não. Sua Senhoria imputou-me expressões que eu não proferi» (...). «Esses cavalheiros do Banco e da Associação Mercantil, podem vomitar injúrias contra mim, eu já as esperava, e desprezo-os, não só porque desprezo a origem mas porque um dia há-de dizer-se que cada real que apareceu para salvação do país custou ao deputado José Estêvão milhares de insultos e ataques que ele soube sofrer com valor e nobreza»⁽⁵⁸⁾.

A 22, o que tudo indica ser o porta-voz da burguesia, publicava a seguinte correspondência do Porto, datada da véspera: «O sofrimento transborda todos os limites; os Ministros por uma parte, e Deputados por outra, não há dia que não descarreguem golpe sobre o mísero Portugal — com as Pautas principiaram por ferir de morte o Comércio para lisonjearem a Agricultura e a Indústria, e os agricultores e os artistas gritam de fome; tudo é miséria nas cidades, nas vilas e nas aldeias; o Douro está a ficar inculto, e o comércio dos vinhos a dar o último alento: um empréstimo e adiantamentos os mais usurários se multiplicam, e cada vez os pagamentos em maior atraso; os empregados públicos a pedirem esmola, a indisciplina introduzida nos corpos militares, que vão pedir o pão com as armas na mão: — tributos e mais tributos a serem decretados, e cada vez mais é a míngua no Tesouro; e os credores estrangeiros que arriscaram seus cabedais para restaurar a Carta e o Tesouro, escarnecidos com lhes darem em pagamento do dividendo solenemente contratado, bilhetes de crédito de um Governo desacreditado»⁽⁵⁹⁾.

A 21 e 22 reuniram as assembleias-gerais da Associação Comercial do Porto e do Banco Comercial, que enviaram outra representação à Câmara dos Deputados. Volta-se a protestar, a considerar ofendido o carácter português, e a classificar as propostas como atentatórias da propriedade,

e ímpias. Afirma estar a dar-se «uma corrida espantosa aos bancos a sacar dinheiro! Onde irá parar a roda da desgraça pública!... A Assembleia-Geral da Associação Comercial pronuncia com toda a veemência um voto de execração contra os autores e colaboradores de tão hediondos e horríveis projectos!»⁽⁶⁰⁾ Afirma não dispor a classe de dinheiro e havê-lo por empréstimo é uma concessão risível quando aparece uma moção para canonizar uma bancarrota. Entende que o crédito público renascerá quando se lançar «o anátema civil aos nomes, e tão-somente aos nomes dos compêndios modernos de leis ou princípios fundamentais derogando-se todas aquelas medidas que têm sido empregadas para sustentar Revoluções...» E finaliza, confirmando cabalmente ser a grande questão, a de uma ordem ameaçada: «Cumpre sobretudo apelar para a Religião em ordem a corrigir a Moral Pública, e adornar o Trono com o esplendor que lhe é próprio, para manter o equilíbrio da ordem social. Então, quando o Universo vir que a Nação Portuguesa cura de seus interesses verdadeiros, e que na Assembleia Nacional se ocupa só e essencialmente em reformar suas Finanças, renascerão os belos dias em que os capitalistas preferirão confiar seus dinheiros ao Governo antes que aos particulares»⁽⁶¹⁾.

Seria na sessão de 27 que as Cortes viriam a discutir vivamente a representação da Associação portuense cuja classe foi muito atacada. José Estêvão («José dos ovos moles» no periódico onde lemos a notícia!) afirmou ter recebido cartas de alguns amigos do Porto a denunciar ter a representação fins particulares e que, em oposição ao seu teor, a cidade estava desejosa de apoiar as medidas financeiras por ele propostas. Um deputado — acrescenta o jornal — viu logo na representação uma conspiração cartista e acrescentou (o que é notável, não só como observação, mas ainda na coincidência com a tese de Silbert) que os fabricantes e artistas são o maior número de habitantes úteis do Porto⁽⁶²⁾.

E é a 24 que a Associação Mercantil de Lisboa dirige à do Porto o convite para colaborar no Empréstimo ao Governo, projecto já apresentado às Cortes. A Associação Comercial do Porto invoca o que já disseram tanto a sua como a assembleia-geral do Banco Comercial e que se reduzia «a que tanto uma como outra corporação entenderam que não convinha ao comércio desta praça, nem aproveitava ao crítico estado da Nação o Empréstimo projectado. Dum lado foi dito que semelhantes transacções

eram opostas ao estatuto deste Banco, do outro foi ponderada a falta de meios e de garantias e de ambos foi manifesta a *desconfiança* e em tais termos não pode a Praça de Lisboa contar para o fim proposto com a desta cidade»⁽⁶³⁾. No entanto, a proposta foi levada a Assembleia-Geral da qual se concluiu não haver «entre os associados capitalistas, negociantes e proprietários que foram presentes quem quisesse concorrer para o empréstimo em questão»⁽⁶⁴⁾. E deu as razões: «...que o empréstimo proposto era uma rigorosa antecipação das Décimas e mais impostos que entram nas recebedorias do Reino, vencidas e a vencer até ao fim do corrente ano económico; mas (...) o Congresso por sua resolução solene de 19 do corrente reprovou o sistema das antecipações: que ainda quando se não considere antecipação, ou este empréstimo fosse exceptuado da re-provação do Congresso, que ninguém garante que daqui a poucos meses quando do Governo já tivesse distribuído o dinheiro que recebesse não tornasse a ressuscitar o filho do sr. Deputado José Estêvão. Mas quando não fossem convincentes as razões apontadas, o estado de penúria do Comércio desta Praça, a estagnação em todos os seus ramos, finalmente a miséria pública que se manifesta por toda a parte não permitiam que outra fosse a resolução desta Associação, aliás animada dos melhores e mais patrióticos sentimentos...»

Sem, de qualquer maneira, conseguirmos aqui deixar esclarecido o que ainda representa um enigma na nossa história de oitocentos (mas que significa, afinal, o setembrismo nas suas implicações nacionais? — interroga Joel Serrão no *Dicionário de História*, entrada *Passos Manuel*), pretendemos apenas alguma coisa adiantar sobre o comportamento da burguesia mercantil do Porto nesse período decisivo da história portuguesa moderna e colocar algumas dúvidas sobre a conclusão de Silbert, segundo a qual, esse movimento político e social se reduziria a uma luta entre as burguesias industrial e comercial. Certos porém de que sem um levantamento generalizado de toda a documentação disponível, nomeadamente da imprensa da época, dificilmente se poderá avançar uma opinião definitiva.

Um aspecto, porém, se nos afigura claro, perante a análise da documentação de que dispusemos. Aquando da fundação da sua associação, em 1834, a burguesia mercantil do Porto não somente constituía uma classe

perfeitamente demarcada na sua actividade e prossecução de interesses próprios, como estava de posse da consciência respectiva. Consciência de classe perfeitamente assumida e manifestada a cada passo, algumas vezes duma maneira surpreendentemente hábil e subtil. E mesmo consciência de classe agudizada por conflitos sociais. Entre outros, é especialmente significativo um documento produzido no seio da Associação e a que nos vamos referir detalhadamente, pela importância de que, no sentido apontado, se reveste.

Aconteceu que, a 25 de Maio de 1838, Luciano de Carvalho ofereceu à Associação uma proposta de candidatos às Cortes: «É sabido que na cidade hoje se formam diferentes reuniões que todos tratam dos seus candidatos. E sabido é desgraçadamente que o *Corpo do Comércio e Fabricantes* desta cidade nem tem sido representado em Cortes, nem para isso se tem tomado a mais pequena diligência)»⁽⁶⁵⁾. Dá o exemplo da Associação Mercantil de Lisboa que já apresentara candidatos e alguns tinham sido votados. Sugeriu que a Associação propusesse os seus, recomendando-os ao comércio, aos fabricantes e ao povo em geral, como dignos de os representar em Cortes. De facto, a 25 de Junho, recebeu igualmente a Associação do Porto uma carta da congénere lisboeta com a lista dos candidatos que propunha e convidando-a a fazer o mesmo⁽⁶⁶⁾.

Antes de passarmos à análise do documento que foi a resposta da Associação Comercial, chamamos a atenção para o facto de Luciano de Carvalho, dirigente da Associação, ter proposto a ideia em termos de representação do comércio e indústria conjuntamente. Por aí se deduzindo, a par com outros factos já apresentados, como nem sempre descoincidiavam, ou pelo menos como nem sempre havia essa consciência, os interesses próprios de cada das actividades. Por outro lado, como, a partir da presença de uma representação, nas Cortes, da burguesia comercial e financeira de Lisboa, se pode, pelo menos parcialmente, explicar a colaboração desta com o governo setembrista, ao contrário da do Porto. Se bem que restasse por explicar porque é que as duas burguesias diferiam frontalmente quanto à representação parlamentar. De facto, parece poder admitir-se ter-se colocado a burguesia mercantil do Porto na posição obstrucionista mais radical, pretextando a inadmissibilidade da luta de classes que essa representação significaria. E passemos ao documento⁽⁶⁷⁾ em causa.

Como era hábito, perante a proposta do associado, foi criada uma comissão destinada a estudá-la. Embora o seu parecer comece por considerar não ser a efectivação do preconizado anti-estatutária, entende, no entanto, que «semelhante intervenção de modo nenhum se compadece com os seus (da Associação) verdadeiros interesses».

Reconhecendo embora que «mal representados têm sido até agora em Cortes os interesses Comerciais e Fabris, interesses estes que são os da grande maioria desta heróica cidade», porque sendo esta convicção generalizada as próprias eleições se encarregariam de escolher os homens adequados para o efeito. «Mas conquanto seja para desejar que compareçam nas Cortes homens conhecedores dos males que sofre o Comércio, e dos remédios que lhe são aplicáveis, não é por certo *levantando uma Bandeira de Classe*⁽⁶⁸⁾ e adjudicando-se a totalidade ou mesmo uma parte dos representantes deste círculo que melhor poderá conseguir a reparação a que aliás tem direito! Excitaria nas outras classes um princípio de rivalidade e emulação. Reproduziria quiçá entre nós as ridículas disputas e contendas das antigas corporações e mesteres. Tornaria, enfim, cada vez mais impossível o restabelecimento da ordem neste desgraçado país já de sobejo dividido por desinteligências, ódios, e até baixas invejas pessoais! O interesse geral é o único princípio que deve dirigir o voto do cidadão probo, e a vossa Comissão não hesita em afirmar que este princípio está profundamente gravado nos corações da maioria dos membros que compõe esta Associação. Os Representantes da Nação não devem ser *Representantes de Classes*⁽⁶⁹⁾ assim corno a Lei não é Lei senão enquanto é ditada pelo Bem Geral». Alusão à defesa que havia sido feita das pautas e entendida como favorecedora da indústria e prejudicial ao comércio? De qualquer maneira, a rejeição da luta de classes da qual os redactores do parecer tinham a percepção de que lhes sairia em detrimento. É exactamente o que diz a seguir: «A Comissão entende que um parlamento onde predominasse a maioria de qualquer classe seria um parlamento faccioso, funesto à Nação e por isso funesto para essa mesma classe... assim conclui que quaisquer meios em que pareçam notar-se sintomas de semelhante tendência podem ser considerados impolíticos e até odiosos, e que a Associação Comercial daria uma grande prova de seu patriotismo não seguindo outra bandeira senão a do Interesse comum Nacional, e a que a Lei lhe tem designado».

A finalizar, o parecer defende o apartidarismo da Associação deixando ao cuidado individual a opção: «Neutralidade em política no estado presente do país é mera quimera; e de qualquer modo que a Associação Comercial se pronuncie neste objecto como Corporação escolhendo certos e determinados indivíduos, ver-se-á envolvida pró ou contra o sistema dominante e se colocará fora da órbita de suas atribuições». Pelo que entendia nenhum seguimento deve ser dado à proposta.

03. A TENTATIVA FALHADA DA IMPLANTAÇÃO DO MERCANTILISMO SISTEMÁTICO

Quando a burguesia mercantil do Porto, em 1834, se constituiu em associação de classe, alimentava duas preocupações principais: a do mercado inglês para o vinho do Porto e a do mercado brasileiro. Este comprometido com a independência da antiga colónia, independência essa agora já aceite como irreversível. A burguesia mercantil do Porto não se sentia directamente afectada pela extinção da escravatura. É certo que as ligações do comércio exportador do Porto com uma burguesia mercantil brasileira, de origem portuguesa, se mantinham. Muito mais interessada esta do que a portuguesa no futuro de África.

É já um dado pacificamente aceite pelos historiadores da economia portuguesa terem sido a abertura dos portos brasileiros em 1808 e o Tratado de Comércio e Navegação de 1810 factor determinante na liquidação da indústria que vinha a lançar-se a partir do último quartel do século anterior. Assim como, e consequentemente, terem deteriorado a balança comercial⁽¹⁾. Portugal jamais se recomporia inteiramente dos efeitos de tais acordos, acordos esses, demais, antecédidos de outros idênticos ao longo da nossa história. Logo a seguir foi a independência do Brasil. Não menos que aqueles tratados, este facto veio a causar as maiores perturbações à produção e ao comércio nortenhos com efeitos negativos imediatos nos mesmos.

Um autor quase contemporâneo exprime da maneira seguinte essa realidade:

«Ainda que pareça insignificante a nossa indústria a estrangeiros superficiais, e que vêem os objectos ao través do prisma de suas paixões, os nossos Negociantes estavam no costume de embarcarem para o Brasil grande variedade de artigos de nossa mesma produção e manufacturas, que os nossos portugueses estabelecidos naqueles climas, decididamente preferiam a essas decantadas manufacturas estrangeiras. Consistiam principalmente estes ar-

tigos em manufacturas de algodão, lã e sedas preparadas nas nossas oficinas, galões de ouro e prata, chapéus, fazendas de linho, ferragens, e outros objectos de metal, veludo, etc., os quais desde 1769 até 1808, isto é, em 13 anos, deram a Portugal a soma total de oitenta e quatro milhões, setecentos e noventa e um mil, setecentos e cinquenta e oito cruzados; e nos onze anos posteriores, desde a fatal e desnecessária emigração da Família Real para o Brasil (aconselhada pela nossa fiel aliada) até 1819, deu somente a Portugal, a soma de vinte e um milhões, novecentos mil e quinhentos cruzados! Pelo resultado destas somas, se pode conhecer, quanto diminuiu o nosso comércio e abateu a nossa indústria, desde que os nossos Amigos os snrs. Ingleses, principiam a ter livre entrada nos portos de nossos domínios por concessão do nosso Rei o Snr. D. João VI! A diminuição, ou para melhor dizer, a completa privação dos artigos de nossa indústria, produto de nosso trabalho e que podem servir de modelo às outras do Reino, foi necessariamente sentida...»⁽²⁾.

As consequências do tratado de 1810 foram as seguintes: «No decénio de 1795 a 1807, as exportações para as colónias somaram, em média anual, 2 760 contos; no decénio imediato, baixou a média a 800 contos. Em 1796-1807, o Brasil mandara-nos por ano 14 120 contos; no decénio posterior a média baixa a 7 560 contos: baixa a metade»⁽³⁾.

Procurara-se, sobretudo com o Marquês de Pombal, reproduzir, no circuito económico, o modelo inglês, racionalizando e explorando no máximo das possibilidades, o sistema colonial. Mais do que a da simples industrialização, supomos ter sido já essa a tentativa do conde da Ericeira, dado o fomento da manufactura que promoveu se ter conjugado com igual e simultânea formação de companhias coloniais, hipótese ainda por estudar, ao que supomos. De qualquer maneira, o sistema funcionava com o embarque, na metrópole, das manufacturas necessárias ao resgate de escravos em África, a saída destes para as plantações e mineração no Brasil e o retorno à metrópole dos produtos coloniais brasileiros, a fechar o circuito. Com o desenvolvimento da exploração colonial brasileira, a exportação directa para aquela colónia dos produtos agrícolas e das manufacturas portuguesas. Já no tempo de D. João V, Lisboa mandava mais de trinta navios a Angola, o equivalente a um terço do comércio total que, nessa altura, se fazia com o Brasil⁽⁴⁾.

A composição dos produtos que entravam na primeira fase desse circuito comercial era predominantemente a dos provenientes do Norte da Europa, na totalidade dos que se dirigiam para a costa de África, e portugueses a pólvora, as ferragens, panos de linho, panos grossos de lã, chapéus, chitas e vinhos, para o Brasil⁽⁵⁾. Para Moçambique iam, em meados do séc. XVIII, limas, facas, canivetes, navalhas de barba, tesouras, broches, fivelas, botões, espelhos, papel, tinteiros, flautas e ainda tecidos de lã coloridos, chapéus, víveres e estimulantes como, por exemplo, vinho, manteiga, queijos flamengos, presunto, chouriço, passas, figos, azeitonas, amêndoas, castanhas, cacau e massas alimentícias⁽⁶⁾.

Foi a partir de 1761 que se processou a reorganização da vida político-financeira⁽⁷⁾. Pombal, secretário dos Negócios Interiores do Reino, assumiu as funções de Inspector-Geral do Erário Régio e pôs em marcha medidas de organização e controlo rigorosos de toda a vida económica colonial. Analisou as causas da decadência do tráfego mercantil e acabou com uma delas, os monopólios locais do comércio, passando-os para as mãos do Estado, de harmonia, aliás, com a sua política de estabelecimento de um capitalismo de estado que veio a integrar e incentivar toda a produção tanto metropolitana como ultramarina, assim como o sistema comercial tricontinental que escoava e dava razão de ser àquela produção.

Em 1803, a 100 anos do tratado de Methuen, «exportava Portugal para as colónias e ilhas adjacentes quase sete milhões de cruzados de produtos das suas manufacturas. Em 1798, o total excedera dez milhões, no ano seguinte catorze milhões de cruzados... De maior intensidade foi o tráfico em 1796, passando as exportações de 7 500 contos, de que mais de nove décimos pertenceram ao Brasil. Produtos de fabricação nacional 1 753 contos, sendo de tecidos 1 300. E da classe das lãs, 258 contos de panos nacionais a par de 300 contos dos estrangeiros»⁽⁸⁾.

Eram os monopólios estatais utilizados na protecção da produção e do comércio português com a América do Sul frente ao maior poder da economia britânica.⁽⁹⁾ Tudo isto dentro da sistematização referida. Assim, ainda o monopólio de comércio, para a África Oriental, tal como o das companhias pombalinas para o Brasil, «a única possibilidade de consolidar a posição comercial portuguesa frente a interesses estrangeiros, evitando

assim, na medida do possível, compras supérfluas ao exterior e fuga de capitais portugueses»⁽¹⁰⁾.

Dada a importância de que se revestia o Brasil para a economia portuguesa, particularmente após o início da exploração de ouro e pedras, em Minas, Lisboa passou a desenvolver todos os esforços no sentido de aquela colónia passar a ser devidamente abastecida de braços. Nessa política se integraram as decisões pombalinas de proibição de tráfico de escravos para Portugal e para as Ilhas⁽¹¹⁾, o fomento de embarque de escravos moçambicanos para o Brasil, com o respectivo intercâmbio devidamente regulado entre a colónia americana e a África Oriental, que só permitia a troca dos escravos contra a missanga fornecida directamente pela Fazenda Real para os comprar⁽¹²⁾. Era a execução do comércio triangular que jamais deve ter tido prática tão minuciosamente imposta como no tempo de Pombal.

As casas comerciais e armadores metropolitanos e brasileiros estabeleciam-se em África, se nem sempre dando execução às trocas intercontinentais, de qualquer maneira, dentro ou beneficiando de um plano mais vasto de implantação do mercantilismo sistemático.

O mercador Félix von Oldenburg, de Lisboa, recebeu, em 1753, o monopólio de navegação para o Oriente⁽¹³⁾. Em 1761, o comerciante José Rodrigues Vareiro obteve licença para enviar uma fragata a Moçambique e daí ao Rio de Janeiro e à Baía⁽¹⁴⁾. Em 1767, 1769 e 1772, novas licenças aos comerciantes lisboetas, Domingos Francisco Lisboa e Domingos Lopes Loureiro para equipamento de um barco que navegasse para a África Oriental⁽¹⁵⁾. Em 1769, o governo central decretou completa liberdade de comércio para os navios brasileiros em portos leste-africanos, com a finalidade de incrementar as trocas entre o Brasil e Moçambique⁽¹⁶⁾. Em 1763, estabeleceu-se, na ilha de Moçambique, António Lopes da Costa e Cia., com a chamada Casa do Rio de Janeiro⁽¹⁷⁾. Nos fins do século XVIII e em princípios do seguinte, casas comerciais brasileiras estabeleceram-se, primeiro na ilha de Moçambique, e, mais tarde, em Quelimane, para a exportação de escravos⁽¹⁸⁾, a principal senão única mercadoria que a costa oriental de África fornecia à colónia brasileira.

Em 1756, Cabo Verde foi entregue à Companhia do Grão-Pará e Maranhão e, em 1780, passou para as mãos da Companhia do «Exclusivo do Comércio da Costa de África» que teve, até finais do século, o comér-

cio marítimo do arquipélago e da Guiné Portuguesa. Estas companhias assemelhavam-se a estados comerciais fazendo aumentar a população e a produção destas colónias⁽¹⁹⁾. Em Angola, era o governador Sousa Coutinho a lançar a metalurgia em Nova Oeiras, assim como outros tipos de iniciativas desenvolvimentistas. Iniciativas estas de imediato anuladas pelo tráfico escravo que subvertia toda a economia fora do seu âmbito⁽²⁰⁾. Também se pode assinalar, embora um pouco mais tarde, a presença do grande capital financeiro português em Angola. João Paulo Cordeiro obtivera, em 1829, o contrato do Tabaco, que no triénio anterior estivera na posse do grupo de José Ferreira Pinto Basto e do Barão de Quintela, graças à protecção de D. Miguel de quem era fiel aliado⁽²¹⁾. Este contrato, que terminava em 31 de Dezembro de 1833, foi retirado a João Paulo Cordeiro com a vitória dos liberais⁽²²⁾. Pois, em Janeiro de 1830, a casa comercial de João Paulo Cordeiro estava estabelecida em Luanda⁽²³⁾.

Um dos fenómenos no sistema do comércio tricontinental é o de, a determinada altura, e com o seu desenvolvimento, se passar a processar directamente entre dois pólos. Tanto no caso inglês como no português. Oliveira Martins assinala-o para a primeira metade do século XIX: «O comércio de Angola, que consistia na troca de géneros de consumo por escravos, fazia-se, antes e depois da separação do Brasil, principalmente com a América. Apenas a quinta parte da exportação vinha a Lisboa. De 1830 a 32 entraram em Luanda 11 navios do reino, 90 do Brasil. De 44 a 45, Lopes de Lima diz que sobre 50 navios anuais apenas 10 ou 12 eram portugueses. O movimento comercial traduzia-se (44-5) por estes números:

Importação total	1500 contos;	e da metrópole	280
Exportação	manifesta escravos	800 contos; 700 contos;	e p/ a metrópole 200 ⁽²⁴⁾

Como afirmámos, com a liberalização dos portos e com a independência do Brasil, o comércio e a produção nacionais perderam mercados que, por algum tempo, pareciam ter aberto caminho a um verdadeiro desenvolvimento nacional. E a independência do Brasil foi duplamente negativa nesse aspecto. Por um lado, o seu mercado submetera-se à pre-

dominância esmagadora dos ingleses e quando a produção e o comércio nacionais poderiam esperar encontrar em Angola a alternativa natural para o Brasil perdido, constataram estar este a invadir a costa ocidental africana com produtos seus que nenhuns direitos aí pagavam⁽²⁵⁾. Por isso se preconizava a fixação de impostos sobre os géneros brasileiros que entravam em Angola como produção estrangeira, à excepção da pólvora e da aguardente⁽²⁶⁾.

Por outro lado, a guerra da independência causara prejuízos assinaláveis ao comércio português. A Associação Mercantil de Lisboa, a 28 de Janeiro de 1835, escrevia à congénere portuense, informando esta de já ter feito diversas representações ao governo. Considerava como a mais importante aquela em que pedira protecção para o comércio e súbditos portugueses no Brasil e também andamento da comissão mista estabelecida no Rio de Janeiro para regular os prejuízos causados aos súbditos portugueses pela guerra. Informava mais constar-lhe estar o governo a tratar desses assuntos e disposto a mandar embarcações ao Brasil com uma representação diplomática assim como previa providências favoráveis ao comércio a propor às câmaras⁽²⁷⁾.

Que o comércio português do Brasil estava mais atento às possibilidades económicas de Angola, provam-no, além do intercâmbio directo registado e conhecido, informações minuciosas como são as constantes de uma carta datada do Rio de Janeiro a 2 de Setembro de 1837, endereçada ao ministro da Fazenda e que este fez circular, em cópias autenticadas, sem o nome do seu autor⁽²⁸⁾. Segundo esse documento, haveria em Benguela, seis qualidades de bois, três indígenas, uma europeia e duas obtidas por cruzamento daquelas. Este gado era realengo, pois não tinha dono e poderia ele ser exportado para o Brasil que importava tal qualidade de carne, consumida anualmente no montante de um e meio a dois milhões de arrobas, do Rio Grande e de Montevideo. Além disso, estas duas províncias exportavam para toda a América onde houvesse escravatura. Para se conseguir essa exportação para a América, seria necessário abolir o contrato do sal, uma vez que para a utilização dessa carne seria preciso o sal de Lisboa ou de Cabo Verde, dado que o de Benguela não servia para o efeito. E a carta prosseguia: havia indivíduos que queriam estabelecer-se em Benguela e em Novo Redondo «mas vêem que não têm lugar enquanto

durar o Contrato do Sal; ora esta abolição traz dois proveitos: — Dar saída a Sal da Metrópole; e pôr em circulação um capital imenso, que tem estado perdido; qual é o valor da carne e couros que vai entrar em circulação, além de grande quantidade de embarcações mercantes, que se vão empregar neste negócio. Lembro também que o Pau Brasil deve ser livre para quem o quiser tirar; por que com a sua proibição só estamos a dar valor ao nascido no Brasil, e interesse do seu Governo, que por ora é monopólio seu. Lembro também que os direitos de 5 por cento nas Fazendas marcadas no sobredito Decreto de 1836 deve ser só para as fazendas manufacturadas em Portugal, ou as que ali tiverem pago os direitos de consumo; que as outras devem pagar pelo menos 25 por cento. A razão disto é que tendo-se abolido os Escravos, de repente há-de diminuir forçosamente o Comércio, além de Marfim, Cera e Azeite; enquanto se não introduzir a Agricultura que há-de levar tempo; entretanto o contrabando dos escravos sempre há-de haver, e como estes não pagam direitos à Coroa, ao menos paguem as Fazendas, que sem elas não os podem comprar, no mato, que é a moeda que ali corre». O documento prossegue, contabilizando os rendimentos que Angola estaria capacitada para fornecer: deveria exercer-se uma fiscalização sobre as mercadorias susceptíveis de suportar direitos aduaneiros «pois se os direitos das Colónias fossem aproveitados, dariam não só para as suas despesas ordinárias e extraordinárias de que muito precisam, mas também uma grande sobra para a Metrópole. Enfim, saiam 1 000 escravos porém não entre um fardo de fazendas que não venha de Portugal; para os comprar levem dinheiro da América se o quiserem; porém as Fazendas paguem todos os direitos à Coroa. É preciso que a pipa de aguardente pague ali de direitos 30\$000 réis, isto é, para aproximar-se em valor à portuguesa; e ficar a estrangeira somente à preferência da qualidade, gosto ou costume».

Será curioso lembrar que foi justamente a abolição dos direitos sobre a aguardente brasileira que os comerciantes do Porto preconizaram como uma das medidas susceptíveis de levar os brasileiros a eliminar a agravação da pauta que incidia sobre os vinhos portugueses, em 1839.

Quando a carta sugere o envio de portugueses para Angola, lembra os ilhéus idos para o Brasil, onde eram vendidos em praça pública, «como se faz aos negros novos, o que é vergonha para a nossa Nação». Exalta

as possibilidades agrícolas coloniais. E apesar das fantasias patentes, o autor desse documento revela-se pessoa com informações detalhadas de cada dos territórios. Considera «as Províncias de Moçambique portento de riqueza; em metalurgia os Rios de Sena, é cousa grande neste ramo, ali deve haver uma casa de fundição para fundir, e cunhar ouro: tirar da circulação o *Bazaruto* que é dinheiro falso; dar um regulamento às Alfândegas; mandar para ali um forte destacamento das tropas de Goa, estacionado em Sena, Tete e Manica; mandar para ali pessoa entendida que abra as minas de prata que são conhecidas, e proceda à tirada do ouro, porém para isto é preciso que ali haja uma força de 3 000 homens de todas as armas; pois os negros não consentem que se tire o metal da terra; dizem que ele é que a faz produzir mantimentos, que em o tirando, a terra não produzirá nada, e tudo morrerá de fome; por isso se não tira grande quantidade de ouro. Assim mesmo às escondidas tira-se por ano mais de 500 *Lacres*; cada lacre tem 200 oitavas. Se ali houvesse forças, tirar-se-ia uma soma prodigiosa ao menos de Manica, é a cousa mais rica do Mundo». Enumera outras minerações possíveis e afirma que «as nossas colónias de África são cem vezes mais ricas do que o Brasil, o ponto está que o Governo queira aproveitar-se da sua riqueza».

O autor da carta põe na iniciativa do governo a causa que haja de atrair o entusiasmo dos povos pela África. E mostra-nos como uma burguesia colonial, de formação recente, pode estar muito mais aberta para a aventura do que as burguesias tradicionais europeias, apegadas aos velhos preconceitos: «Antes ninguém falava em África, mas depois que apareceram os decretos de 17 de Dezembro e 16 de Janeiro, já aqui se não fala em outra cousa, senão nas riquezas da Costa de África».

A posição deste português do Brasil já independente, que tudo indica tratar-se de comerciante de grosso trato, contrasta frontalmente com aquela que era a mais poderosa e melhor estabelecida das burguesias portuguesas, a burguesia mercantil do Porto. Ainda e durante muito tempo depois a sonhar com os mercados tradicionais da Inglaterra e do Brasil.

04. O CABRALISMO NO PORTO

Quanto deixámos explicitado já nos permite compreender as razões que impediam a burguesia mercantil do Porto de se interessar pelo mercado colonial. Ou, pelo menos, porque se mantinha distraída dos projectos consequentes para territórios cujas possibilidades muitos visionavam já, motivados embora mais por razões externas do que por qualquer dialéctica interna a operar-se nas classes dominantes portuguesas.

De facto, na Associação Comercial do Porto, aí onde se reflectiam os problemas postos à classe mercantil, as preocupações eram de ordem bem diversa das da criação de novos mercados. Estavam voltadas inteiramente para os mercados tradicionais. Eram as pautas aduaneiras de 1837, com o Decreto de 28 de Dezembro de 1838 que prorrogava os direitos adicionais nos géneros e mercadorias estrangeiros.⁽¹⁾ Mercadorias destinadas principalmente à reexportação contrabandeada para Espanha⁽²⁾. Outra preocupação desses anos era a inundação da praça pela moeda de bronze⁽³⁾. E eram, sobretudo, os direitos sobre a exportação do vinho pela barra do Douro, assim como a liberalização impedida da entrada de vinhos de outras províncias na cidade, ainda e sempre os efeitos negativos da independência brasileira sobre o comércio portuense: o Decreto do Brasil, de 6 de Maio de 1839, que elevava a 50 por cento os direitos dos vinhos importados de qualquer nação que não tivesse tratado em vigor com o Império. Era na ausência do tratado que a Associação punha o motivo maior das suas preocupações: «É de evidente utilidade que tanto com o Brasil, como com qualquer outra nação que compra os nossos produtos, e que mais os consome, se façam Tratados Comerciais baseados na recíproca utilidade...»⁽⁴⁾ Chegando a sugerir a alteração dos direitos proibitivos sobre a importação de aguardente de cana, como compensação. A propósito de um eventual tratado com a Suécia, a Associação opinava que lhe fosse concedido o mesmo

que a qualquer outra nação mais favorecida, exceptuando a Inglaterra e o Brasil «que sendo os principais consumidores de nossos géneros e produtos, merecem por isso favores particulares, e tratados especiais»⁽⁵⁾.

Os mercados principais para os exportadores do Porto eram, inquestionavelmente, o Brasil (de que o relatório referente ao ano de 1842 dirá «o consumidor principal dos produtos da nossa indústria») e a Inglaterra, por causa do vinho. A África permanecia o continente longínquo e misterioso de onde continuavam a sair escravos trocados pelas fazendas de pacotilha, embarcadas em Lisboa e de onde chegavam escassos produtos indígenas, em nada comparáveis ao numerário e às antigas riquezas provenientes do Brasil.

O comerciante Manuel de Oliveira Braga, em carta de 5 de Fevereiro de 1838⁽⁶⁾ e, dirigida à Associação, aportando a sua opinião para um parecer a fornecer ao governo sobre a conveniência ou não de reciprocidade de direitos em mercadorias e navegação entre Portugal, de uma parte, e a Inglaterra, França, Estados Unidos e Brasil do outro, entende não valer a pena considerar o assunto dada a impossibilidade de qualquer reciprocidade relativamente às três primeiras nações. Quanto ao Brasil, admitia-a viável mas após estudo minucioso de usos, costumes e gostos. Os comerciantes do Porto não mantinham a euforia manifestada poucos anos antes ainda, quando um dos primeiros trabalhos da sua associação foi o de imprimir em português, francês e inglês o texto para «fazer conhecer nos reinos estrangeiros a magnífica lei do Porto Franco»⁽⁷⁾.

Sebastião Xavier Botelho⁽⁸⁾, remetendo, a 29 de Janeiro de 1838, um exemplar solicitado da sua «Memória Estatística sobre os Domínios Portugueses na África Oriental» incitava debalde os capitalistas nortenhos a investirem em África: «Prouvera ao destino que as pessoas que dirigem os da nossa pátria, tomassem a peito aproveitar os riquíssimos e variados produtos, com que a natureza favorece tão dilatado território, e que por desleixo e ignorância andam perdidos para o nosso comércio e prosperidade nacional. Seria glorioso para a Associação Comercial do Porto unida com a da capital lançassem os primeiros fundamentos da agricultura, comércio e civilização daqueles terrenos e daqueles povos»⁽⁹⁾.

Um diário surgido em 1839 para combater o setembrismo relativamente à política ultramarina, representando na metrópole os interesses da

classe escravagista colonial, a propósito do decreto brasileiro impeditivo da exportação dos vinhos portugueses, pregava no deserto: «Cabe aqui observar que o nosso governo houvera sido providente, e muito principalmente depois da independência do Brasil, promovendo e animando ainda com sacrifícios, a agricultura e a indústria das nossas ricas e vastíssimas Possessões Ultramarinas, teríamos agora evitado este desastre; e teríamos também superabundância desses géneros com que podíamos emparelhar nos mercados da Europa com os do Brasil; mas o nosso governo só tem cuidado de condescender com os ingleses na total abolição da escravatura esquecendo-se que dessa medida imediata e extemporânea segue-se a perda ou total aniquilação do que tanto custou aos nossos maiores»⁽¹⁰⁾.

As apreensões da Associação Comercial, referidas, e que absorviam inteiramente as atenções dos seus componentes, não surgiam com o setembrismo. Eram-lhe anteriores. Já a 5 de Fevereiro de 1835, se dirigia ao ministro da Fazenda, José da Silva Carvalho, de quem a Associação só viria a ficar com boas recordações, como vimos, enviando um parecer sobre projecto de lei que bulia com os direitos sobre a saída dos vinhos pela barra do Douro. Consultados particularmente «os maiores negociantes de vinhos, nacionais e estrangeiros, todos se convenceram de que o Projecto de Lei era inadmissível»⁽¹¹⁾. Assentaram ser inadmissível o sistema de provas para classificação dos vinhos, qualquer direito sobre vinhos saídos pela barra do Douro, exigir completa liberdade de entrada por mar e por terra dos vinhos de qualquer Província, no Porto, e saída igualmente livre para qualquer parte do Reino⁽¹²⁾. E apelaram para o livre cambismo, em cuja defesa deveria a Associação ficar intransigente até ao fim do século com raras excepções, em casos muito concretos: «A Associação Comercial está certa que V. Ex.^a e os snrs. deputados autores do projecto de lei, estão, como ela, intimamente convencidos de que o elemento essencial do comércio é a mais ampla liberdade possível, de que são provas os decretos de 22 de Março, 28 de Abril e 30 de Maio de 1834, entre muitos, anteriores e posteriores, assim como todas as ideias e proposições que a este respeito se apresentam nas duas Câmaras Legislativas»⁽¹³⁾. E, a propósito, era invocado o mercado brasileiro: «É possível fazer reviver e de certo reviverá a exportação dos vinhos para o Brasil se se continuarem a adoptar as medidas próprias da franqueza e liberdade comercial, e se se proteger

directamente a navegação, a indústria nacional e se rejeitarem todas as medidas de embaraço e tropeço»⁽¹⁴⁾.

Mais tarde, a 25 de Maio de 1836, protestando junto da Rainha contra o decreto já publicado a 2 de Setembro de 1835, a Associação falava da «exportação de vinhos para o Brasil quase extinta, sem produzir rendimento para a Fazenda, nem riquezas para a Nação, vendo que esta exportação que, nos anos de 1825, até 1829, regulou entre 5 300 a 9 700 pipas, se acha reduzida a ponto de que no ano passado só foram 720 pipas!»⁽¹⁵⁾

A propósito das pautas de 1837, a 28 de Setembro de 1841, em exposição remetida à Câmara dos Deputados, a Associação alegaria tê-las aprovado por as ter considerado de «geral proveito». Mas saber, por outro lado, serem elas destruidoras do nosso comércio pelas represálias que haveriam de tomar as nações com quem mantínhamos intercâmbio comercial. Fora de parecer que a lei se publicasse por estar certa de que bem cedo se chegaria à necessidade de a modificar⁽¹⁶⁾. «O receio que por esta ocasião a Associação Comercial concebeu, senhores, não tardou infelizmente em realizar-se, e em vez de se modificarem os direitos em certos géneros talvez de primeira necessidade, como a Associação esperava, ao contrário têm eles sido aumentados sobremaneira, e em termos que o nosso moribundo comércio não tardará a desaparecer de todo!»⁽¹⁷⁾

Antes, a 14 de Janeiro de 1839, a Associação estava a reclamar contra o Decreto de 28 de Dezembro de 1838, ministerial, que prorrogara o imposto adicional sobre mercadorias constantes da tabela anexa à lei de 28 de Outubro de 1837 e que vigoraria por um ano. Os comerciantes alegavam a ilegalidade do decreto ministerial e, com as mercadorias arrestadas na alfândega, protestavam contra «tão flagrante violação da lei fundamental do Estado, e um exemplo de tão grande desprezo das prerrogativas do povo». Consideravam o depósito do produto dos direitos atentatório «contra os direitos e propriedade dos cidadãos»⁽¹⁸⁾. As tributações continuariam a ser a grande preocupação: ainda em 1841, voltava a Associação a representar junto da Câmara dos Deputados, com data de 31 de Agosto, contra a imposição de novos tributos «sobre os géneros do comércio, já tão onerados com os direitos das Pautas, e com os adicionais — e os negociantes ainda tributados com décimas industriais». Além disso, propõe-se o aumento de emolumentos de 3 a 6 %. «O comércio não

pode respirar — prossegue a Associação — a imposição de novos tributos é hostilizar muito os comerciantes, ou indirectamente proibir-lhes o seu comércio». Considera ainda que este aumento vai afectar o vinho, «artigo quase único da nossa exportação»⁽¹⁹⁾.

Estas atitudes da Associação Comercial poderiam facilmente levar à conclusão de se tratar esta de um corpo coeso integrado tão somente dos negociantes de grosso trato da cidade, inteiramente votados à defesa das mais amplas liberdades para o seu comércio. E, assim, não terem razão de ser alguns dos nossos enunciados nas partes anteriores deste estudo. Ora, acontece que, no relatório de 1841, a Direcção lastimando não ter sido atendida quando reclamou do aumento dos 3 % nos emolumentos alfandegários e da abolição de 15 % de benefício sobre as fazendas estrangeiras importadas em navios portugueses, também afirma que só após muita discussão no seio da Associação é que a maioria votou a desaprovação dessas medidas. Porque nela tinham assento fabricantes e pequenos comerciantes e não somente os grandes importadores, exportadores e armadores?⁽²⁰⁾ De qualquer maneira, confirmando quanto atrás dissemos sobre os conflitos internos da classe e, pelo menos parcialmente, esclarecendo a atitude de Sá da Bandeira, a esse propósito, no Senado.

O relatório volta a registar o estado «triste» de todos os ramos do comércio «e a falta de tratados comerciais uma origem considerável senão a única de nosso definhamento e decadência»⁽²¹⁾.

Por quanto segue a esta afirmação se vê representar a Direcção, principalmente, a grande burguesia comercial. Com efeito, argumentando a favor dos tratados comerciais com países estrangeiros, defende que estes permitiriam «um consumo amplo aos géneros e produtos que podemos exportar», com o que poderíamos obter o que precisávamos, *dando em resultado o mesmo que se nós os tivéssemos produzido, e quanto menor for o preço por que os adquirimos, maior será o consumo, e maior também a exportação dos géneros ou produtos com que os vamos comprar*⁽²²⁾.

Salientando, por um lado, a desatenção total da burguesia mercantil do Porto por novos mercados e, por outro, o descontentamento motivado pelas dificuldades em assegurar os tradicionais e pela política fiscal extremamente desfavorável, deixamos retratado o estado de espírito da classe que nos parece explicar grandemente quanto segue.

Foi no Porto que Costa Cabral, em Fevereiro de 1842, proclamou a restauração da Carta Constitucional e acabou, assim, com o que restava do setembrismo. Por acaso, no Porto? Pode afirmar-se bem que não. Na realidade, se no Porto e no seio da sua grande burguesia mercantil se forjara a revolução de 1820, revolução de que a mesma burguesia saíra organizada na Associação Comercial, graças à influência de um elemento preponderante do Sinédrio, José Ferreira Borges, também o jurista da actividade comercial da época, e dos grandes comerciantes do Porto, incluindo os ligados às grandes casas comerciais implantadas por estrangeiros, tais como Van-Zeller e Joseph Jones, se isso é verdade, é-o igualmente ter a mesma burguesia vindo a desaver-se com o setembrismo. A 18 de Outubro de 1836, a Associação escrevia justamente a Ferreira Borges⁽²³⁾ declarando-se «estática e absorta com a mudança da Constituição do Estado que teve lugar em Lisboa, na noite de 9 de Setembro p. p., porque esta classe é a primeira que se ressentiu sempre das mudanças políticas das Nações, quer delas resultem bens, quer provenham males». E lastima a participação recebida no mês anterior de Ferreira Borges ter resignado do cargo de Magistrado do Supremo de Comércio e Presidente do Tribunal de 2.ª Instância por causa da mesma mudança». A Associação percebia bem que os ventos não sopravam favoráveis à classe e a demissão de Ferreira Borges não tem outro significado, sendo ele o representante no poder da alta burguesia mercantil e ligado estreitamente à sua fracção portuense. E é justamente em referência à sua pessoa que a Associação se manifesta tentando evitar conotação partidária, pretexto que haveria de invocar igualmente para se negar ao socorro financeiro que, a seguir lhe seria solicitado por intermédio da congénere de Lisboa: «Abstém-se a mesa da Direcção da Associação de enunciar qualquer expressão ou sentimento que denote cor ou partidarismo político, pois a essas cores e a esses partidos é ela tão estranha como o seu Estatuto lhe prescreve que o seja, e a sua organização o demanda, e por isso a resposta da Mesa à participação de V. Ex.ª limita-se a significar a V. Ex.ª quanto lhe foi amarga a notícia que recebeu, por se ver privada do seu chefe, do seu mestre, do seu guia, do seu amigo e do seu protector natural».

Quando a *Revolta dos Marechais*, sob o comando de Terceira e de Saldanha, tentando, de Julho a Setembro de 1837, a restauração da

carta, fracassou, a Associação não deixou de manifestar abertamente o seu desagrado.

E negou-se a colaborar com a Associação lisboeta no apoio financeiro ao governo⁽²⁴⁾.

Quais as razões profundas do descontentamento da burguesia mercantil do Porto para com o Setembrismo?

Certamente que para além de este movimento ter derrubado um governo que se coadunava perfeitamente com os seus interesses mais imediatos, e o tipo de relações com Silva Carvalho e com Ferreira Borges, referidas, é claro a esse respeito, outros motivos haveria.

Factos posteriores mostram-nos claramente qual era o ambiente no meio comercial do Porto, em 1842. Já no seu relatório referente a 1841, a Associação enumerava benefícios de que só os negociantes da capital gozavam, como o de poderem trocar as letras seladas inutilizadas.

Assunto cuja monta não seria de *per si* só bastante para justificar um autêntico clima de alarme em classe tão poderosa. Mas o de 1842 deixa bem claros os motivos do descontentamento reinante na praça. Atribuía as causas da crise mundial do comércio nela repercutida à superprodução da «indústria agrícola e manufactora», para a qual não havia consumo, o que «veio repentinamente alterar valores». Portugal estaria «isolado no meio do mundo comercial». Como veremos, a Associação viria a invocar as mesmíssimas razões para a crise de 1867, o que revela, pelo menos, uma notável falta de imaginação.

O que estava em causa eram os tratados, ou a sua falta, e, sobretudo, as pautas setembristas: «Erros de administração governativa têm contribuído, talvez, para chegar a um tal estado. — Princípios luminosos, é verdade, aliviaram a agricultura portuguesa dos vexames e estorvos que sofria em seu desenvolvimento: igual pensamento quis promover o aumento da indústria fabril e manufactora do país; mas ao mesmo tempo tolheram-se os principais meios de animar aqueles produtos, provocando indirectamente que eles fossem expulsos dos mercados estrangeiros, impedindo que os géneros desses mercados venham trocar-se pelos de produção nacional. E esse sistema adoptado como salvador para a agricultura e indústria, e desenvolvido mais como proibitivo do que como protector, deu em resultado a paralisação total do comércio português, e o consequente definhamento

desses produtos que se queria proteger, e para os quais não é suficiente protecção o diminuto consumo do país: *e ainda quando o fora, produziria ele algum aumento na riqueza nacional?*

«O consumidor principal dos produtos da nossa indústria, o Brasil, esse povo cujos laços de linguagem, hábitos, amizade e parentesco promoviam o consumo dos nossos géneros, não sem repugnância, quase deixou de vir buscar os géneros de que precisa, em troca daqueles de que precisamos, e essas mesquinhas produções deixaram de ter um consumidor estrangeiro que só na indústria nascente daquele país poderiam encontrar. — Completamente envolvidos neste desastre, os vinhos portugueses foram desterrados do mercado brasileiro. E não só com o Brasil foram cortadas ou gravemente alteradas as nossas relações comerciais, senão também com os outros países. O efeito imediato do Comércio exterior assim embaraçado, tornou sucessivamente mais sensíveis os embaraços que se sofrem no interior, alguns dos quais, força será dizê-lo, são não só gravíssimos, mas insuportáveis. Mal é este, contudo, que em nós mesmos pode encontrar remédio por meio de medidas governativas convenientemente requeridas e decretadas.»

Sendo os vinhos do Douro o ramo principal do comércio do Porto, causava as maiores preocupações a crise que o afectava pela diminuição sucessiva da sua exportação e aumento consequente de estoques, com bastantes e importantes falências assim provocadas. As diligências para obviar à situação voltaram-se para a Inglaterra, na tentativa de conseguir favor na importação dos vinhos. A Associação depositava todas as suas esperanças nos resultados do Tratado de Comércio e Navegação de 3 de Julho. Acontece que este tratado era o *terminus* de um longo diferendo entre as diplomacias inglesa e portuguesa à volta da extinção do tráfico da escravatura⁽²⁵⁾. Luta que, do lado português, teve como personagens principais Sá da Bandeira e o Barão de Ribeira Sabrosa, que lhe sucedeu no governo, e, do lado inglês, Palmerston, ministro dos estrangeiros e o seu plenipotenciário em Lisboa, Howard de Walden. A disputa acompanhou todas as fases do período setembrista, desde 1836 até 1842, ano em que, pelo tratado, se lhe deu fim. Foi uma total cedência às exigências inglesas que estavam longe de situar-se meramente na área de aquisição e transporte de escravos. Mas que envolviam, por igual, os interesses comerciais

e outros detidos ou a manter, pela Inglaterra, em Portugal. Um deles, era, justamente, o das pautas aduaneiras em que, como vimos, coincidia, pelo menos a parte mais abastada da burguesia mercantil nacional e estrangeira do Porto. Por outro lado, a atitude de diversão permanente utilizada pelos setembristas no sentido de furtar Portugal a aceitar as imposições inglesas, quanto ao tráfico de escravatura, impedia a obtenção dos ambicionados tratados com a Inglaterra pelos quais suspiravam os exportadores do Porto.

Ora, os termos do tratado foram de tal ordem que um dos muitos autores anglófilos do século passado o classificou de «cópia fiel dos tratados de Methwen e de 1810»⁽²⁶⁾. Todos os portos foram tornados francos para os ingleses mas para os produtos portugueses essa cláusula restringia-se a um número escasso de portos ingleses. Os produtos britânicos entravam em Portugal sem restrições mas os portugueses ficavam sujeitos a proibições anteriores ao tratado e muitos estavam nessas condições⁽²⁷⁾.

Nomeadamente, pelo artigo VIII, era permitido aos portugueses ir directamente a qualquer colónia britânica e nela introduzirem género da produção ou manufactura de Portugal e de quaisquer domínios portugueses, não sendo os ditos géneros daqueles cuja importação fosse proibida na dita colónia, ou dos que fossem nela admitidos dos domínios ingleses; e os navios portugueses e os ditos géneros neles importados não pagariam naquela colónia direitos maiores ou diversos dos que pagariam os navios britânicos, que levassem iguais qualidades de géneros da produção ou manufactura de qualquer país estrangeiro.

Ora os comerciantes do Porto, em Janeiro de 1873, esperavam ainda do facto de os vinhos portugueses terem sido colocados a par dos da nação mais favorecida, pelo tratado, vir a ser a sua exportação incrementada logo que se efectivasse o previsto no VII, segundo o qual, uma convenção especial viria, sem demora, promover as relações comerciais, alterando os direitos vigentes sobre os artigos das respectivas produções e, consequentemente, sobre os vinhos e aguardentes portuguesas importadas pela Inglaterra.

Entre os monopólios que não estavam abolidos antes do tratado de 1842 contava-se, justamente, o dos vinhos do Alto Douro, se bem que se tivesse mantido sob a condição de os súbditos britânicos figurarem em pé

de igualdade com os portugueses. Além disso, em 1831, a Grã-Bretanha não somente tinha aumentado os direitos sobre os vinhos portugueses de 4 s. 10 d. para 5 s. 6 d. por galão, mas também os pusera nas mesmas condições das dos vinhos franceses. Aos exportadores do Porto restava o recurso à via diplomática e, para isso, representaram insistentemente junto do governo que tentou negociações com a Inglaterra.

Haverá a notar que, tendo a Associação considerado dever incluir-se nas negociações tanto os vinhos inferiores como os superiores, e não apenas os primeiros como sugeria o governo, para exportação para as colónias inglesas, nem por isso, consta qualquer diligência dos exportadores portugueses no sentido de colocar, ou pelo menos, de incrementar o consumo do vinho nas colónias portuguesas, como forma de obviar à crise.

Outro motivo de descontentamento da burguesia mercantil do Porto residia na decadência em que estava a navegação que «tem sucessivamente diminuído a par do movimento comercial: nem outra cousa podia acontecer, ainda recebendo alguma protecção especial, *porque não se navega sem haver que transportar*»⁽²⁹⁾. O que se expressa, sublinhado no próprio relatório, é notável porquanto é a mesma burguesia comercial da qual uma boa parte se opusera às pautas proteccionistas, entendendo o proteccionismo como favorável à indústria, quem vem agora queixar-se da falta de produção. O seu descontentamento provinha do que a Associação designava como o abandono a que a Marinha Mercante estava votada e afirmava irem desaparecendo os poucos barcos existentes. «Nestas circunstâncias, conservam-se apenas algumas embarcações empregadas no trato civil e comercial entre o Brasil e Portugal»⁽³⁰⁾. Este tráfego era então alimentado pela emigração. Do antigo e rico intercâmbio comercial que cobria o Atlântico e se estendia ao Índico, restava agora o que se aproximava de um novo tráfico de escravatura: «... o governo de Sua Majestade, movido por tristes ocorrências nas Ilhas, de aliciação de portugueses para irem ao Brasil comprar por trabalho *obrigatório* a mesquinha subsistência, e talvez uma espécie de escravidão»⁽³⁴⁾, quis evitar a continuação de tais ocorrências decretando o Regulamento de 19 de Agosto de 1842».

Segundo este regulamento, cada navio que conduzisse mais de 24 passageiros (o que acontecia com todos) para o Brasil ficava sujeito ao «imposto de uma enorme fiança de 4 000\$000 de réis» e a levarem cirurgião

a bordo, quando com mais de 31 passageiros. A Associação considerava que estas e outras medidas feriam «de golpe mortal a Navegação». A medida foi suspensa mas fica bem patente de todo este caso como o que restava da arqueação mercante vivia da emigração para o Brasil, como não havia produção para transportar e, sobretudo, quanto nos importa para o estudo presente, não só que do Porto não se navegava, pelo menos significativamente, para portos de África, como nos permite radiografar o estado de espírito da classe em causa.

Quanto a meios de comunicação internos, os comerciantes do Porto punham, na altura, como problema principal, o do Rio Douro, por causa do tráfego do vinho cujo frete chegava a atingir 20 % sobre o seu custo na origem. É de interesse anotar, como a Associação alega, quanto ao problema das letras seladas inutilizadas, que só podiam ser trocadas em Lisboa, ser o movimento de papel maior no Porto por causa do valor das transacções sobre os vinhos.

No apelo final feito à classe, o Relatório da Direcção da Associação, relativo a 1842, sintetiza o estado da economia local: «o comércio português repellido do estrangeiro, embaraçado no interior, sobrecarregado pelas necessidades do Tesouro Nacional; a Navegação sofrendo, por igual forma, idênticos resultados — desertos os estaleiros de construção — vazios os portos; as Alfândegas quase sem movimento — as Bolsas do Comércio inactivas e reduzidas ao simples trato a que obriga uma liquidação forçada, e sempre ruinosa — o Comércio desta praça especialmente sobrecarregado com o enorme depósito do principal género da sua mercância; o aspecto do presente — o receio do futuro — uma esperança quase moribunda — e o desalento por toda a parte tal é o nosso *verdadeiro* e infeliz estado, Senhores, e quanto é ele para recear!!!!...»

Foi aí no Porto, e nesta situação que a sua burguesia mercantil sentia depressiva, que Costa Cabral proclamou o restabelecimento da Carta e, a partir daí, se processou a assinatura do tratado com a Inglaterra, já referido. Dando carta branca à armada britânica para perseguir o tráfico de escravos, abrindo, por igual, os portos africanos aos seus produtos e, mais uma vez, subalternizando a economia nacional à da Inglaterra.

Não podia ter chegado ao Porto, em pior altura, a notícia de que as negociações com a Inglaterra, sobre a convenção especial, se tinham

rompido. Foi o correio de 23 de Fevereiro de 1843 que a transmitiu e a apreensão da praça transformou-se em pânico⁽³²⁾. Justamente a um ano de vista da restauração da Carta e da formação do governo do qual a burguesia portuense esperava a política adequada à solução dos seus problemas mais prementes. E o relatório da Associação referente ao exercício de 1843 dá conta de que os navios que restavam eram os que mantinham a ligação com o Brasil, mas que novos direitos de tonelagem lá decretados fariam com que «expelidas dali em breve serão reduzidas a cinzas aquelas quilhas...»

No ano seguinte, o comércio exportador do Porto continuava a debater-se com problemas burocráticos e outros, sempre em torno dos vinhos. Surge, porém, uma questão com a sua entrada em Cabo Verde, que nos mostra virem os mesmos a ser regularmente exportados para aquelas ilhas. A Associação informa que, até 1838, todo o vinho que ali se despachava para consumo pagava o direito de 12\$000 réis por pipa. Nessa altura, o governador local reuniu o conselho do governo e comerciantes aí estabelecidos, de Lisboa, para estudar uma reforma dos direitos de importação. «O resultado, portanto, correspondia às esperanças e vantagens do comércio da capital, ficando os direitos dos vinhos de Lisboa reduzidos a 6\$000 réis, e continuando os do Porto a pagar 12\$000 réis por pipa de igual medição, sem exceptuar qualidade!» O que nos prova, a um tempo, a melhor implantação da burguesia mercantil lisboeta nos portos de África, e a escassa exportação que o Norte fazia para as possessões ultramarinas, reduzidas, em escala com interesse, ao vinho. De facto, neste aspecto, há um grande distanciamento, quantitativo embora, entre a burguesia mercantil do Porto e a de Lisboa⁽³³⁾. Por outro lado, como o constata o de 1846, todos os relatórios começam com o assunto dos vinhos porque «poucas são as casas de comércio nesta cidade que mais ou menos não estejam envolvidas neste negócio de vinhos. É ele, e posso dizer assim, o artigo mais importante de nossa indústria agrícola — aquele com que exclusivamente pagamos quase tudo quanto importamos e que não poderíamos haver de outra sorte».

Nos fins da década de 40, a Associação Comercial do Porto continuava à volta das «desgraçadas circunstâncias e penoso estado em que há tanto tempo se encontram os possuidores dos nossos vinhos velhos»⁽³⁴⁾. Esta década não decorreu mais tranquila que a anterior. O ministério cartista

de 42 a 46 viu-se defrontado com os levantamentos populares e com a intervenção estrangeira. A instabilidade não permitiu a execução dos planos desenvolvimentistas do governo, dado o aumento de impostos e outras medidas antipopulares que acabaram por comprometer todo o projecto.

É do maior interesse anotar que Oliveira Martins⁽³⁵⁾ diz da remodelação ministerial de 26 de Maio de 1846, ter-se ela feito com entrada para o governo dos «mais genuínos representantes das ideias democráticas, os *setembristas* Sá da Bandeira e Mousinho de Albuquerque». E considera que se o acesso ao poder destas personalidades pôde apaziguar a revolução, não pôde, porém, apaziguar a crise porque as suas raízes eram profundas e porque «é fora de dúvida que o partido democrático, menos ao facto das questões de finança, mais ideólogo, e representante do proletariado no poder, não podia acalmar os receios dos capitais, senão agravá-los»⁽³⁶⁾. Se qualificar a presença de Sá da Bandeira no poder como representação do proletariado é de todo descabido, mesmo encarando a terminologia em causa à luz do tempo a que se reporta, já não é de desacerto a afirmação do descontentamento provocado na grande burguesia mercantil.

«Seria porém absurdo inferir desta dolorosa história argumentos doutrinários. A crise de 1846 entra na categoria das crises sociais: dão-lhe esse carácter a guerra, a falta de subsistências, a anarquia política e a imperfeição e atraso do mecanismo social económico. A estes caracteres gerais junta-se a especulação que, fomentada por um governo precipitado, foi além do que o permitem as forças próprias do país e as esperanças de auxílios externos. Capitalizaram-se ou fixaram-se demasiados valores, contando com uma soma de capital móvel nacional superior à realidade, ou confiando excessivamente na importação sob a forma de empréstimo ou de ingresso de economias da emigração do Brasil; falharam essas esperanças, ou por serem infundadas, ou porque a revolução impediu que viessem a realizar-se, e daí veio a escassez do capital circulante, mais tarde agravada sempre pela agravação de condições sociais»⁽³⁷⁾.

Era neste contexto que a Associação Comercial do Porto, no relatório de 1848, se referia a que os «tempos difíceis em que vivemos têm sido com efeito demasiado avessos à classe que representamos». Quando trata do contrabando, atribui-o, em primeiro lugar, aos «excessivos direitos da Alfândega» que levaram à introdução clandestina dos produtos, estes,

por sua vez, tendo «destruído a nossa indústria fabril, que por semelhante modo se tinha querido proteger; e de todo arruinado o comércio pela apatia e estagnação de suas mercadorias!»⁽³⁸⁾ A burguesia mercantil do Porto jamais, ao longo de todos estes anos, pactuara com as pautas proteccionistas e, para remédio de todos estes males, um razoável abatimento nos direitos das Pautas», preconizando, simultaneamente, ainda uma vez, medidas favoráveis ao aumento de trocas com o Império do Brasil. Nos diálogos com o governo, a Associação apela sempre para a diminuição dos direitos quer de importação, quer de exportação. É ainda no contexto da questão pautal que, pela primeira vez, o relatório de 1852 tem um capítulo dedicado aos *Géneros chamados coloniais*. Mas simplesmente para chamar a atenção para a sobrecarga a incidir sobre a importação desses géneros. E cita o relatório de 1848, a propósito do contrabando: «A Associação está convencida que todos estes males desapareceriam de todo por um razoável abatimento nos direitos das Pautas; e que além disso facilmente se poderia obter compensação a favor dos géneros que importássemos no estrangeiro, principalmente no império do Brasil com quem sobremaneira convinha tratar amigavelmente estreitando quanto possível nossas relações mercantis». É em face dessa situação que a Associação preconiza o abandono do «mesquinho sistema pautal que nos oprimia, adoptando como única salvação para este país os princípios da liberdade do comércio que fazem a felicidade das nações que os têm abraçado».

05. A BURGUESIA PORTUENSE E A REGENERAÇÃO

É quase inopinadamente que o relatório da Associação Comercial do Porto, relativo ao exercício de 1853, noticia que, no decorrer da sua existência, «jamais correu uma época tão repleta de prosperidade comercial, devida, em grande parte, às nossas passadas fadigas».

Fôra no Porto, e de novo, que se afirmara o esmagamento definitivo da rebelião popular, com a esquadra inglesa a bloquear o seu porto e com o tratado de Gramido, nos arredores da cidade, em Junho de 1847. Saldanha, logo em Junho de 1849, dava lugar, mais uma vez, a Costa Cabral na Presidência do Conselho, mas em Abril de 1851, com um pronunciamento militar, ainda e sempre no Porto, a rainha encarregou-o de formar governo. O movimento ficou conhecido pela «Regeneração de Portugal» e os seus partidários pelos «regeneradores». Era, em definitivo, uma época nova a iniciar-se. Com a política desenvolvimentista que viria a transformar o país. Do ministério fazia parte Fontes Pereira de Melo, como ministro da Fazenda e mais tarde das Obras Públicas, e que daria o nome à política desse período da vida portuguesa, o «Fontismo»⁽¹⁾.

Os ingredientes necessários à expressão livre da burguesia que, desde 1820, ainda não pudera afirmar-se inteiramente, estavam finalmente alinhados, com Saldanha a garantir-lhe a tranquilidade e Fontes a proporcionar-lhe as condições de expansão da sua actividade⁽²⁾.

Para além da reorganização política, foi posto termo ao diferendo entre cartistas e setembristas e entrou-se, decididamente, pelo caminho da «expansão industrial, financeira e mercantil do país», o que «harmonizava os interesses de industriais, banqueiros, comerciantes e proprietários rurais aos vários níveis, unificando, para objectivos comuns, alta, média e pequena burguesias»⁽³⁾. Por isso mesmo se regozija a burguesia mercantil do Porto com o facto de que «nos favoreceu uma Administração Governativa

cujos dignos membros, votados com inimitável solicitude ao engrandecimento da pátria, nunca esmoreceram em presença desses obstáculos que a tudo se antepõem, e que até agora se presumiam insuperáveis, para levar por diante medidas de grande monta em seus inumeráveis resultados de pública conveniência e utilidade»⁽⁴⁾. Concretamente, os exportadores do Porto tinham obtido legislação favorável à exportação vinícola e isto de harmonia com o objectivo de «obter franquia para este importante ramo da nossa cultura, até aqui quase único manancial de riqueza pública que podíamos exportar vantajosamente...»⁽⁵⁾

A Associação viria, três décadas mais tarde, a atribuir à Regeneração a prosperidade de que beneficiava. Era assim que se exprimia o relatório de 1880:

«O acto político de 1851, substituindo as acesas lutas partidárias por uma ânsia de progresso, inaugurou no nosso país uma escola de fomento iniciadora dos melhoramentos materiais, que, continuados ininterrompidamente por todos os governos com maior ou menor intensidade, transformaram completamente a face do país e mudaram as condições do nosso comércio interno e externo. No período de 53, em que começou a manifestar-se na vida económica do país a influência das reformas políticas e administrativas, até 1880 continuou a Associação Comercial do Porto a representar um papel proeminente no estudo e na resolução dos mais graves assuntos directa ou indirectamente ligados aos interesses comerciais. Sobre o comércio de reexportação, navegação costeira, reforma do conselho de saúde, obras da barra; sobre as leis tributárias e de fiscalização, construção de estradas ordinárias e vias-férreas, emigração, e a respeito de muitos outros objectos igualmente interessantes e momentosos continuou o comércio desta praça a manifestar a sua opinião e a fazer os seus requerimentos por intermédio da sua representante.»

É extremamente sintomático que tenha sido neste período que a Associação tomou a atitude, talvez única em toda a sua história, da defesa aberta e sem subterfúgios, da protecção pautal à indústria. Em representação à Rainha, de 17 de Agosto de 1852, solicitava a isenção de direitos sobre as matérias-primas. Alegando contra o facto de o ferro e o carvão pagarem aproximadamente 5% e 25%. Se, assim, as fundições nacionais tinham expulsado os produtos estrangeiros, com o que a Associação se

congratulava, isentadas as matérias-primas muito mais poderiam competir no Brasil não pagando o que as forjas de Birmingham e de Glasgow não pagam. O mesmo diria relativamente a outras matérias-primas, tais como o linho e cânhamo em rama, drogas e madeiras para tinturaria⁽⁶⁾, etc.

Bem certo, na altura, preponderar na Associação um homem, com espírito mais de industrial que de comerciante. Até que ponto se fazia sentir o ambiente conciliatório da «Regeneração» para as classes dominantes?

Logo em Julho de 1853, o Ministério das Obras Públicas estava a consultar a Associação acerca da situação do comércio e dos meios de o desenvolver. Esta, pela primeira vez, respondeu com entusiasmo a um tal tipo de proposta governamental, convidando todas as pessoas individuais e colectivas interessadas na «prosperidade e aumento das indústrias comercial, agrícola e fabril»⁽⁷⁾ a colaborarem com uma comissão nomeada para o efeito e presidida por Joaquim Ribeiro Faria de Guimarães⁽⁸⁾. Para além do detalhe da adesão da Associação Comercial a um tal tipo de consulta governamental, muito mais importante do que isso, há a assinalar, o aparecimento do personagem que presidia à comissão e de cuja iniciativa se haveriam de alterar profundamente os dados no que respeita às posições das classes dominantes, no Porto de então.

Faria Guimarães era simultaneamente o tipo acabado do burguês portuense, self-made, e do burguês esclarecido, activamente integrado nos movimentos políticos sintonizados com os estratos dominantes da sua classe⁽⁹⁾.

Nascido a 1807, Faria Guimarães viria para o Porto em 1820, onde, após trabalhar por conta de outrem, se estabeleceu por conta própria, em 1827. Foi voluntário nas hostes de D. Pedro. Esteve preso até 1832. Colaborou com os irmãos Passos e foi, de novo, preso pelo governo cabralista, em 1845. Tomou parte no movimento regenerador, tendo sido deputado a partir de 1859. Era, desde 1840, proprietário de uma tipografia onde imprimia os jornais *Atheleta*, *Coalisão* e *Nacional*. Em 1857, fundou a Fundação do Bolhão e a fábrica de lanifícios de Lordelo. Mais importante do que tudo isso, foi o primeiro presidente e instalador da Associação Industrial Portuense.

Quer as vicissitudes provenientes da sua actividade política, quer o facto de ter sido um daqueles comerciantes que, tendo capitalizado, passa

a investir na indústria, o caso de Faria Guimarães mostra-nos, à evidência como, por um lado, a demarcação classista e de interesses, se tornava, por vezes, um tanto fluida, e como, por outro, surgiam, dentro da mesma classe, contradições menores. De qualquer maneira, é do maior interesse relevar o aparecimento da Associação Industrial Portuense concomitantemente com a Regeneração.

A sua primeira direcção, eleita em assembleia-geral de 1 de Agosto de 1852⁽¹⁰⁾, era constituída, além de Joaquim Ribeiro de Faria Guimarães, como presidente, e referenciado como «comerciante e proprietário de uma fábrica de fundição de ferro⁽¹¹⁾, e de uma tipografia», pelos seguintes elementos: como vice-presidentes, José Francisco Aranha, gravador e lavrante; José Caetano Coelho Lousada, proprietário e marceneiro. Como secretários: Francisco José Coutinho, proprietário de uma tipografia; Veríssimo Alves Pereira, maquinista. Como Directores: António Frederico, chapeiro; António Joaquim de Araújo, farmacêutico; António José Ribeiro, comerciante e sapateiro; Domingos José da Fonseca Pascoal, proprietário de uma fábrica de oleados estampados; Emíldio Carlos Amatuci, escultor; Francisco António Gallo, fabricante de instrumentos de matemática e física; Jacinto José Lopes, fabricante de tecidos; João de Araújo Lima, fabricante de louça; João da Cruz Coque, carroceiro; João Marques d'Almeida, comerciante e alfaiate; Joaquim Baptista Moreira, proprietário de uma fábrica de fundição de ferro; José António Viana, espingardeiro; José Duarte Reis, fabricante de tecidos; José Joaquim do Espírito Santo, ourives; Manuel Pereira da Costa, proprietário de uma cordoaria mecânica; Vicente de Sousa Dias, fabricante de tecidos.

Pela composição dos seus corpos gerentes, poderemos bem avaliar do que era a burguesia industrial do Porto em meados do século. Um que outro verdadeiro industrial, ainda uma maioria esmagadora de produtores a nível artesanal. Aliás, na assembleia-geral de 1 de Agosto de 1852, João Francisco Aranha faz uma descrição do *status* industrial do Porto, muito curiosamente, assinalando, de preferência à envergadura quantitativa, a má qualidade dos produtos. «É evidente — afirma — que a indústria entre nós tem tido um grande desenvolvimento desde a época da liberdade: sente-se quase por toda a parte o retinir dos martelos, o murmúrio das máquinas, o fumo dos vapores fabris, e o bulício das oficinas; vê-se

a actividade desenvolvida a ponto que, comparando-se com a de há 20 anos pode dizer-se que este país é outro, que são outros seus habitantes. Porém, senhores, não obstante estes progressos, estamos ainda muito longe do que precisamos e devemos ser; os nossos produtos industriais quase sempre são imperfeitos, e a sua imperfeição faz com que nos vejamos cercados de produtos estrangeiros, que nos levam o nosso dinheiro com a nossa admiração».

Vê-se claramente como essa falta de qualidade dos produtos punha em causa situações vindas da promulgação das pautas proteccionistas de 1837 e de como esse litígio subsistia. O comércio importador continuava a valer-se do atraso mais qualitativo do que quantitativo dos bens para manter a sua supremacia no peso das classes em presença. É o que se torna patente no seguinte do discurso: «Embora se diga que o comércio lucra com esta concorrência de produtos estrangeiros, que as alfândegas apuram para o tesouro nacional muitos contos de réis, esta posição é ilusória porque há-de, necessariamente, haver uma diferença entre a nossa exportação e importação, e esta diferença é paga a dinheiro que sai do país, e que talvez nunca mais haveremos, o que não aconteceria se os nossos produtos fossem perfeitos, porque sendo-o facilitariam ao comércio e ao tesouro os mesmos interesses, e conservariam, quando não aumentassem, a riqueza da nação». O mais interessante é verificarmos não defender este membro da Associação Industrial a protecção pautal. Se bem que esta Associação venha, logo após, a debruçar-se sobre tal assunto, nesta assembleia o que o orador propõe, como solução, são as escolas para trabalhadores e o aperfeiçoamento dos serralheiros, sem o que não poderia dispor-se de boas ferramentas, assim como a criação de serralheiros mecânicos ainda não existentes, na altura. Não concordava em que se pedisse ao governo uma imposição de tributos equivalente à proibição de determinados bens, porque isso «seria auxiliar o contrabando, o tesouro perderia muito, e nós teríamos um duplicado prejuízo, sofrendo a mesma concorrência, quando não fosse maior, e teríamos de preencher essas verbas que faltariam ao tesouro, tão necessárias para custear a despesa pública»⁽¹²⁾. E era assim que, demonstrando um notável espírito progressista, quando comparado com o que dominava a burguesia mercantil, os industriais inscreviam, nos Estatutos, como finalidade da sua associação, o desenvolvimento e

aperfeiçoamento da indústria, isto entendido como «instruir e educar as classes laboriosas — introduzir entre nós o auxílio mútuo e o melhoramento da condição dos operários — e todas as vantagens legais que a indústria possa obter duma tal reunião». Em parágrafo, especificava-se que a Associação logo que constituída trataria de estabelecer cursos de desenho industrial e tecnologia assim como de uma biblioteca industrial⁽¹³⁾. É de notar que o boletim da Associação dedicava a maior parte das suas páginas à informação tecnológica e que um dos seus primeiros cuidados foi mandar a Lisboa indivíduos, a prepararem-se para monitores do método de leitura rápida, de Castilho, assim como a criação da Escola Industrial Portuense. Discutida a 31 de Outubro de 1852, abria as suas portas a 22 do mês seguinte⁽¹⁴⁾.

Que os industriais portuenses se associaram não somente para o progresso tecnológico na sua actividade parece evidente do facto de, também, e desde o início, terem entrado na liça para, organizadamente, representarem junto das autoridades quanto lhes importavam questões fundamentais, como a das pautas aduaneiras.

Numa longa exposição endereçada à Rainha, e datada de 10 de Outubro de 1852⁽¹⁵⁾, se pode ver como a burguesia industrial se opõe frontalmente, se bem que implicitamente, àquilo por que mais se havia batido a burguesia comercial: os tratados de comércio, aos quais atribui, em épocas da nossa história, o estado de completa ruína da indústria. Em contrapartida, «é um facto, geralmente confessado — que, depois do estabelecimento das pautas das alfândegas, a nossa indústria tem adquirido grande desenvolvimento: e que muitos dos seus ramos têm mesmo feito progressos assaz notáveis: indústrias novas se têm com mais ou menos felicidade naturalizado entre nós, e de dia para dia se apresentarão outras com iguais pretensões, que é essa a ordem das cousas, porque umas chamam, exigem e protegem outras, sendo mutuamente relacionadas e correlativas. Isto vê-se, palpa-se, não precisa de outra demonstração para a geração actual. Assim, as pautas marcam uma nova época na história da nossa indústria».

A classe estava preocupada com a reforma pautal em curso e considerava que, na sua complexidade, a questão das pautas poderia ser olhada «em relação ao sistema tributário ou do fisco, em relação ao comércio, e em relação à indústria». A falta de correspondência à protecção de que

vinha a beneficiar, de que a indústria era acusada repele-a a associação industrial considerando o emprego da palavra *protecção* como «um grande erro», senão «uma grande maldade». E isto porque não só o governo não dera à classe industrial a instrução a que ela tinha direito, com os conservatórios de artes e ofícios que não criara, como, nem sequer autorizara que ela o fizesse a expensas suas: «Solicitamos, e esperámos debalde alguns anos a licença, e aprovação do governo para, reunindo nossos comuns esforços, formarmos uma associação com o fim de estabelecer aulas, onde nossos artistas pudessem receber a instrução industrial: só agora o pudemos conseguir dos actuais ministros». Denúncia do maior interesse porquanto demonstra cabalmente, por um lado, como o ascenso de uma burguesia industrial ainda era burocraticamente impedida, por outro, que tipo de burguesia viera a dominar a sociedade portuguesa até à regeneração.

Os industriais do Porto denunciavam, por igual, a dificuldade de acesso ao capital que «foge das empresas industriais, para afluir às operações de agiotagem e de crédito público...». Ora, no Porto, quem detinha capital acumulado era única e exclusivamente a grande burguesia comercial, dada ao import-export e instalada na banca local. Ao seu dispor, até há pouco, os industriais tinham tido apenas «o trabalho rotineiro e a protecção das pautas». Porque a produção local de máquinas-ferramentas estava no seu começo e a importação revestia-se de grandes dificuldades o que consideravam em parte contrabalançado pelo «nosso bom clima, a barateza dos alimentos indispensáveis aos operários, os módicos jornais destes, e principalmente possuírmos muitas matérias-prima».

Na sessão da direcção de 2 de Março de 1853⁽¹⁶⁾, foi alegado que a indústria da cidade estava ameaçada por um «aluvião de fazendas estrangeiras, que chegando elas, muitos de nossos estabelecimentos fabris se ressentiriam, e talvez mesmo tivessem de despedir um avultado número de operários que actualmente empregam, o que por muitos motivos seria calamitoso». Em face do que os industriais chamavam de novíssima reforma das pautas gerais das alfândegas, já os comerciantes do Porto estavam a colocar ordens no exterior para compras avultadas de artefactos o que se entendia como vindo a paralisar «algumas de nossas artes fabris». A 6 de Junho de 1853, a Associação Industrial enviava nova exposição ao governo

sobre a necessidade de reformar alguns dos artigos da lei das pautas em vigor. Repetindo os argumentos utilizados na representação anterior, os industriais portuenses não deixam de referir «o sacrifício pois que aos consumidores as pautas impõem, e de que os próprios industriais participam com todos os outros cidadãos, não é um sacrifício em favor de uma classe, como falsamente alguém propala, mas sim em favor da pátria comum...», isto após declararem não ser o seu ponto de vista o da proibição ou excessiva restrição no comércio dos produtos estrangeiros. Assim ficando transparente o velho contencioso entre as burguesias comercial e industrial, sempre e sobretudo em torno das pautas. O auxílio de vária sorte que os industriais pretendem, entendem-no «quanto à importação dos produtos estrangeiros, cuja concorrência nos nossos mercados tem de regular-se de modo que seja um estímulo e não um veneno para as nossas indústrias, e enquanto à exportação de produtos fabris nacionais, sobretudo para as nossas colónias, a qual se pode promover, abrindo-lhe novos mercados, premiando os empreendedores quando possa ser, e desde já restituindo-lhe no acto da salda o importe dos direitos de entrada das matérias primeiras empregadas, se essas matérias vierem do estrangeiro».

Entre todas as propostas há a salientar a da abertura dos mercados coloniais cuja viabilidade a burguesia industrial parecia admitir mais precocemente do que a burguesia comercial. Porque não dispunha aquela ainda de quaisquer mercados externos, e muito mais porque os não tinha tradicionais como a segunda? Certamente que sim.

Quando o deputado António Ferreira de Macedo Pinto, a 28 de Junho, deu a conhecer à câmara a representação da Associação Industrial Portuense⁽¹⁷⁾, afirmou dever o seu lugar no Parlamento à confiança que nele depositaram os industriais da cidade do Porto e informou ter a mesma cerca de 800 associados, a meio ano da sua fundação, número que deveria representar o dobro dos sócios da Associação Comercial. Sem dúvida que, na viragem decisiva da sociedade portuguesa, em meados do século, a burguesia industrial se implantava decididamente no Porto. Sem o poderio financeiro nem a tradição de uma burguesia mercantil secular, dispunha no entanto do dinamismo próprio de classe nova em ascenso, que iniciativas próprias denunciavam.

No mesmo ano em que os industriais requeriam condições para escoamento dos seus produtos para os mercados africanos, ainda os mercadores do Porto não mantinham quaisquer relações significativas com esses mesmos mercados, embora tivessem conhecimento de que diariamente tomava muito incremento o comércio com as possessões de África, nomeadamente com Angola e S. Tomé e Príncipe, conforme se expressavam em pedido de informações dirigido à Repartição do Comércio do Ministério das Obras Públicas, a 15 de Dezembro de 1853. As exportações que já se faziam, partiam de Lisboa e englobavam manufacturas de algodão, ferragens e outros artefactos, azeite, vinho, aguardente, calçado, fato feito «e outros objectos para que esta cidade esteja mais habilitada que nenhuma outra terra de Portugal, em razão do progressivo desenvolvimento da sua indústria fabril e agrícola»⁽¹⁸⁾. Pelo que solicita seja informada do que mais importa Angola de produção nacional, idem quanto a géneros de Fazenda ou baldeação, as quantidades aproximadas de géneros consumidos, os principais géneros exportados de África assim como amostras, se possível. Acicate da concorrência industrial já organizada? De qualquer maneira, o relatório da Associação Comercial do mesmo ano, referindo embora um seu parecer elaborado em resposta à consulta governamental sobre o estado do comércio e dos meios de o desenvolver, nada diz a respeito do Decreto de 17 de Outubro que mandava criar alfândegas em diversos portos de Moçambique nem do de 19 do mesmo mês que mandava admitir a depósito todo e qualquer artigo de comércio na Alfândega de Moçambique. Apenas uma década passada, se alteraria substancialmente o estado de espírito do comércio do Porto. Tomando consciência do mercado em causa, não ainda com a formulação de qualquer projecto acabado para sua captação, mas tão-somente como perspectiva aberta à sua frente e apenas relativamente à troca fácil de matérias-primas contra «o fruto do nosso trabalho».

O relatório de 1866 dá notícia de uma sociedade organizada em Lisboa que estava a recuperar o comércio dos vinhos do Porto no Brasil. Notícia a primeira exposição de sericicultura no Palácio de Cristal e anuncia outra para o Outono de 1867. Informa que vai melhorando a fiação da seda e que «já aí se ergueu um estabelecimento bem montado, com um suficiente número de bacias, e os mais modernos melhoramentos deste curioso processo, para se poder tirar o máximo proveito do casulo, que

neste distrito for produzindo». Depois de anunciar a legislação próxima para acabar com a escravatura nas colónias:

«Ainda vos recordareis, senhores, dessa opinião muito vulgarizada, que sua prosperidade dependia do nefando tráfico da escravatura! Não tardaram os factos a desmenti-la. Desde que mais activa e sinceramente se tem obstado à sua continuação, em toda a costa da África portuguesa temos visto crescer o comércio; e é bem para crer que, encontrando os negros protecção, em lugar da montaria que se lhes fazia, para os privar do primeiro foro da vida — a liberdade — eles de preferência virão estabelecer-se nos domínios portugueses, para fugirem ao arbítrio e à desumanidade dos seus régulos; e adquirindo gosto pelo trabalho, para satisfazer suas pequenas precisões, constituirão famílias, que a civilização fortificará nessas tendências, a que se julgavam estranhos. Já ali vemos cultivar com vantagem o açúcar, o café, o algodão, e muitos outros produtos. Têm chegado ao Tejo importantíssimos carregamentos desses géneros, de marfim, goma copal, urzela, mandobi, cacau, etc., em troca dos quais irá o fruto do nosso trabalho. Assim se gerará um comércio reciprocamente vantajoso; e de feito aquelas colónias estão nas melhores condições para produzir barato, e mais barato do que os outros países, de que exclusivamente recebíamos certos géneros, quer produzidos pelo escravo, quer pelo braço livre.»

A burguesia mercantil do Porto, com uma história assinalada pelas atitudes de vanguarda assumidas ao longo de séculos, no que respeita às relações económicas coloniais, e relativamente à congénere lisboeta, ficou-se em atraso de décadas, quando se operaram as grandes transformações do século XIX.

Enquanto os comerciantes do Porto, pela primeira vez em 1866, elaboravam considerações coloniais, e essas puramente idealistas, já muito antes os de Lisboa não só estudavam o assunto como vinham a instalar-se nos portos africanos. No mesmo ano em que a Associação Mercantil de Lisboa absorveu o Gabinete de Feitura Mercantil e ambas as corporações se fundiram na Associação Comercial de Lisboa, em 1855, respondia esta à consulta do Director Geral do Comércio e Indústria preconizando genericamente medidas fomentadoras das trocas com as possessões ultramarinas e particularmente a formação de companhias semelhantes, na organização e

prerrogativas, à Companhia das Índias Orientais⁽¹⁹⁾. Em Outubro do mesmo ano, dentro da Associação, formou-se a «Comissão do Ultramar» a que presidia António José de Seixas e de que faziam parte António Joaquim de Oliveira, António Manuel Gomes, António José Ferreira Monteiro, Manuel Joaquim Teixeira, João Baptista Burnay, José Rodrigues Tarujo dos Santos, Tomás Maria Bessone e o Visconde da Junqueira⁽²⁰⁾.

É deliberadamente que transcrevemos os nomes dos componentes da comissão pois eles, de *per si*, poderão fornecer parte significativa da explicação para o avanço da burguesia mercantil lisboeta, sobre a portuense, quanto às relações coloniais. Para além da mera curiosidade de aí detectarmos nomes referenciados nas dinastias burguesas prolongadas até aos nossos dias, atemo-nos à personalidade do presidente da comissão cuja vida e estudos publicados, desde logo denunciam como o comércio lisboeta dispunha de homens inteiramente imbricados nos negócios coloniais, conhecendo-os, estudando-os e praticando-os.

António José de Seixas partiu, ainda criança, com um grupo de mi-nhotos, natural que era de Celorico de Basto, para o Brasil, no primeiro quartel do século passado. No Rio de Janeiro, foi caixeiro e após sofrer toda a sorte de vicissitudes próprias do emigrante, dispunha-se a vir frequentar a universidade de Coimbra, em 1836, quando uma casualidade o levou a um casino onde esbanjou as suas economias. Partiu para Angola, para traficar escravos, o grande negócio da altura, mas horrorizou-se com a degradação de tal comércio e foi explorar a cabotagem nas costas do Brasil com o que rapidamente enriqueceu. Em 1842, próspero, voltou a Portugal, valeu aos seus e passou a fazer viagens para a Costa Ocidental de África, onde vendia mercadorias levadas de Portugal. Daí retirou uma fortuna notável. Instalou-se em Lisboa onde se registou como negociante de grosso trato. Foi membro da Junta Comercial e de outras comissões públicas, colaborou no *Jornal do Comércio* sobre temas coloniais e sobre os mesmos publicou várias obras. Em 1861, foi eleito, por Angola, deputado às Cortes, onde se manteve até 1870. Fez parte de comissões parlamentares, como a do Ultramar, quando voltou ao Parlamento pelo partido regenerador. Colaborou ainda no jornal *Comércio de Portugal*, sempre tratando de assuntos coloniais e, em 1883, foi eleito presidente da Associação Comercial⁽²¹⁾.

Dessa comissão, alguns elementos eram dos maiores capitalistas da época, que tinham beneficiado, de 1840 a 1843, do contrato do tabaco, por sublocação de uma sociedade de que faziam parte, entre outros, António Joaquim Oliveira, Tomás Maria Bessone, feito Visconde de Bessone, José Dias Leite Sampaio, mais tarde barão e visconde da Junqueira e tendo sido director do Banco Comercial do Porto, onde imperava a burguesia mercantil local, e ainda Ferreira dos Santos Júnior, do Porto, onde era director do Banco Comercial e da Companhia de Pescarias Lisbonense⁽²³⁾. Por aqui se pode ver como os maiores capitalistas da altura se debruçavam, na Associação Comercial de Lisboa, sobre os mercados coloniais. A 28 de Outubro de 1865, apresentava a Associação ao Rei uma proposta acabada de organização da economia colonial. Começando por justificar historicamente o sistema de monopólio estabelecido para as colónias, de que resultou o seu «estado pouco próspero», «sem delas ter tirado coisa alguma, considera necessários não somente meios regulares de comunicação como adequada legislação e pessoal honrado, inteligente e habilitado. A argumentação dos comerciantes tendia, muito naturalmente, à defesa do livre-cambismo: «para se provar que as restrições impostas sobre o comércio com as colónias são admissíveis, é preciso não só mostrar que são vantajosas à Metrópole, mas além disso necessário demonstrar que são beneficiadoras ou pelo menos não danosas às mesmas colónias»⁽²³⁾. Foi nesse ano que se fundou o primeiro banco dedicado ao Ultramar se bem que, só em 1877, tenha vindo a abrir a primeira sucursal em Moçambique⁽²⁴⁾.

Em finais da década de 60 e nos princípios da de 70, e apesar das consequências sentidas a partir do surto legislativo abolicionista, mantinha-se ainda a burguesia mercantil do Porto voltada para o Brasil. E no caso específico do vinho, sobretudo para Inglaterra. De facto, a Grã-Bretanha permanecia o grande importador dos vinhos saídos pela alfândega do Porto⁽²⁵⁾. Em 1869, num total de 40 833 pipas, aquele país importara 28 510, o Brasil 9 602 (o máximo desde 1836, com o número imediatamente abaixo, 7 181, em 1838), os Estados Unidos 148 e para o Reino e outros portos tinham-se exportado 2 571 pipas.

O relatório da Associação Comercial do Porto, referente a 1869, enquanto indicava ter o ano começado «escurecido pela continuação da

nefasta guerra empenhada entre o império do Brasil e a república do Paraguai», e apesar das finanças do país estarem em «grande desequilíbrio», da depreciação dos papéis de crédito, apesar de tudo isso, «a praça viu decorrer e findar o ano sem grandes abalos. A exportação e importação foram regulares», o que, segundo a direcção da Associação, provava «que os nossos comerciantes são prudentes, e que a nossa Praça é sólida». E o mesmo relatório ainda vem a tempo de se congratular euforicamente com o fim da guerra do Brasil com o Paraguai: «As consequências não se fizeram esperar; todos nós as vemos. O comércio reanimou-se, todos os valores subiram». Pelas exportações que continuavam a processar-se, não menos pelas remessas de emigrantes que alimentavam a prosperidade da praça, o Brasil importava tanto para a burguesia mercantil do Porto, quanto o mercado colonial não importava nada. Basta ver o interesse com que foi seguida a guerra sul-americana. Quanto à situação política interna, essa é do inteiro agrado da classe, pois fala do «sossego de que o nosso país teve a ventura de gozar em épocas tão anormais e violentas para outras nações».

O relatório de 1873 continuava a exaltar a prosperidade da praça, revelando terem as transacções comerciais continuado em escala ascendente e não ter escasseado o numerário. E subsistia em atenção permanente ao mercado brasileiro.

À proposta de portugueses do Rio de Janeiro de aí promoverem uma exposição industrial de produtos nacionais, a Associação, consultada, pelo governo, comenta: «A Direcção conhecedora, como todos nós, de que o mercado, quase único, que dá consumo a artefactos nossos é o império brasileiro, e de que é em terras de Santa Cruz onde muitos milhares de filhos de Portugal encontram benévolo acolhimento e se consideram como entre irmãos, pois que língua, religião e costumes são os mesmos, não duvidou asseverar na sua consulta, que da exposição de artefactos das nossas indústrias, proviriam importantes vantagens para o nosso país».

Sem pretendermos restringir a avaliação da consciência de classe à análise das puras relações comerciais da burguesia mercantil do Porto, temos feito incidir a nossa atenção, predominantemente, sobre os mercados procurados e os conflitos com o poder. Minimamente, à falta de dados, pouco pudemos detectar de conflitos classistas propriamente ditos.

Sem com isso concluirmos *à priori* pela sua ausência total, como aliás ficou claramente dito. De facto, a classe dada ao comércio, no Porto, e como não podia deixar de ser, jamais desatendeu dos movimentos sociais manifestados ao longo do século dezanove. E isso foi flagrante relativamente às convulsões europeias de 70. O relatório da Associação, de 1872, congratula-se com a melhoria do estado financeiro do país, com a regularidade das transacções comerciais mas, sobretudo, «pelo bom senso da nação em repelir de si desorganizadoras doutrinas sociais e políticas, que por toda a Europa grassavam. Hoje há sobejos motivos para tal congratulação. Os apóstolos dessas funestas e perniciosas ideias não têm ganhado aqui terreno. É que nós, os portuenses, além do bom senso de que somos dotados, e do nosso génio pacífico, possuímos a boa qualidade de não admitir sem critério doutrinas importadas de outros países, embora elas se nos apresentem sob perspectivas fascinadoras: antes de as aceitar, submetemos a rigoroso exame os frutos que elas por lá hão produzido. Verdadeiros amantes da liberdade, tememos os excessos dela, pois sabemos bem que a liberdade sem limites conduz à anarquia e à escravidão. Praza a Deus que aprendamos sempre à custa alheia e não à própria custa! Oxalá que as lições tão alta e distintamente proclamadas pela história não sejam lições perdidas!»

Ora, é exactamente nesse ano de 1872 que se verificam as primeiras greves em Portugal e que o Centro Promotor dos Melhoramentos das Classes Laboriosas publica um manifesto onde, pela primeira vez também, se aponta para a autonomia das classes trabalhadoras⁽²⁶⁾. A 18 de Março do ano anterior fora a Comuna de Paris⁽²⁷⁾. E, em Lisboa, as Conferências do Casino, proibidas pelo ministro do Reino, António José de Ávila, havendo toda a aparência de ser este o gesto com que se congratulam os representantes da burguesia do Porto.

Com a instalação definitiva, no poder, de uma burguesia sem grandes problemas internos, em 1851, haviam-se criado as condições necessárias ao seu desenvolvimento uniforme e à prosperidade que a associação mais representativa da classe, no Porto, viria a denunciar, claramente, em 1874. Essa estabilidade não fora afectada por convulsões menores: nem pela Janeirinha (1868), nem pelo derrube do gabinete do duque de Loulé levado a efeito por Saldanha (1870), nem mesmo pelo aparecimento da

crítica e da acção sistemáticas contra a ordem burguesa⁽²⁸⁾, de cujo alcance os comerciantes se não aperceberam, de imediato, e que consideraram contidas, como vimos. Da pujança económica beneficiou, mais do que a industrial, a burguesia comercial solidamente instalada e, mais do que qualquer outra, a do Porto, dominando como dominava a maior riqueza transaccionável do país, o vinho, e ainda as remessas dos emigrantes brasileiros. Por isso também pela barra do Porto saía quase a metade das exportações do país: o total, em valor, exportado pelas alfândegas do país, em 1875, foi de 24 382 217\$000 réis. Pela barra do Porto exportaram-se mercadorias no valor de 11 152 905\$165 réis⁽²⁹⁾.

Os relatórios da Associação, referentes a 1874 e 1875, exaltam, sem sombras, a prosperidade económica do país e da praça. Quanto ao ano de 1874, é considerado «um dos mais prósperos dos nossos tempos». Isto quanto ao estado da Fazenda nacional, quanto ao crédito do país, que subira a um ponto «que o mais decidido optimista não ousaria antever há poucos anos». Afluíam os capitais ao país, haviam-se criado numerosas empresas bancárias, comerciais, industriais e de viação e as transacções comerciais multiplicavam-se. Era exaltado o papel da agricultura como factor principal da exportação e que tendia a aumentar ainda muito. Era visível a intenção de contrapor a prosperidade devida à agricultura, pela exportação, à debilidade da mesma, devida à indústria, para concluir pelo pouco proveito subtraído das pautas proteccionistas. Por isso, o relatório de 1874 dizia a respeito da primeira:

«Diz-se que os nossos agricultores, dados a velhas usanças, não curam de introduzir no seu labor novos e aperfeiçoados instrumentos, nem os métodos que a moderna ciência aconselha; e diz-se mais que há muitos terrenos desaproveitados ou ocupados improficuamente. Será assim; mas é evidente que a primeira fonte da nossa prosperidade provém dos frutos que os nossos lavradores extraem do nosso excelente solo. É a esta laboriosa classe que devemos agradecer os muitos milhares de contos que os estrangeiros nos pagam.»

Sobre a indústria ia-se dizendo que ela figurava «com mui diminuta cifra nos mapas da nossa exportação. Não pode negar-se que ela se tem aperfeiçoado em alguns ramos, e nos últimos anos tido maior desenvolvimento; ainda assim, quase todos os artefactos produzidos são consumidos

no país. Mas hoje que os capitais se vão dirigindo para este ramo, é de esperar que o acréscimo de artefactos vá procurar mercados fora do país». Para, no ano seguinte, a denunciar insidiosamente: «A nossa indústria fabril não está pouco protegida com os direitos marcados na pauta aos géneros de importação, e apesar dessa protecção — custa dizê-lo — é bem limitada a cifra com que figura nos mapas da exportação. Há artefactos portugueses que competem em beleza e qualidade com os similares de outras nações; e, não obstante, poucos se exportam. Será porque o fabrico mal supre o consumo do país? Será porque os elevados direitos por importação, afastando a concorrência, entrave a actividade dos nossos industriais? Será porque os capitais, acostumados a procurar emprego nos bancos e nos fundos públicos, não concorrem à formação de grandes oficinas, únicas que podem produzir bom e barato como as estrangeiras⁽³⁰⁾?»

06. A CRISE DE 1876 E OS MERCADOS AFRICANOS

O surto de prosperidade, vindo da década de 60, atingiu o auge a meio da década seguinte para, logo a seguir, dar lugar a uma crise com a qual viria a coincidir, agora sim, um interesse consequente pelos mercados africanos. Interesse não certamente motivado em exclusivo por essa mesma crise, mas decisivamente impulsionado por ela. No relatório de 1879, a Associação Comercial do Porto, analisando as causas da crise mundial, considerava como motivo dos interesses europeus pela África, o facto de este mercado ser tido como «o único salvador do comércio da Europa». E é nesse mesmo relatório que se equaciona o problema das colónias como mercado para os produtos metropolitanos. Isto passava-se quando se sentiam os efeitos larvares da crise desencadeada a partir de 1876. Crise com repercussões muito especiais no Porto, dada a inflação de estabelecimentos de crédito aí abertos, no período de abundância de numerário. Dizia o relatório ser causa principal da crise a diminuição súbita das remessas dos emigrantes brasileiros, devida à alteração de câmbios entre as praças da Europa e o Brasil. «O isolamento — prossegue — em que a nossa praça se conservou das do Brasil durante o ano, a diminuição das transacções para aquele império, ou pelo menos a falta de desenvolvimento, que tiveram, actuou poderosamente nos negócios bancários». Oliveira Marques⁽¹⁾ apresenta como causas a multiplicação artificial das transacções na Bolsa e a especulação no mercado. O ministro da Fazenda de então, António de Serpa Pimentel, autor da lei da unificação da emissão fiduciária, considerava que «a principal causa da crise foi o que em toda a parte tem sido quase sempre a causa das crises desta ordem, o abuso do crédito»⁽²⁾. Daí a especulação sobretudo com a febre da criação de sociedades anónimas.

A burguesia comercial e financeira do Norte não se conformara com a decisão governamental de atribuir o exclusivo da emissão fiduciária ao

Banco de Portugal, subtraindo essa faculdade a cinco bancos do Porto que a tinham. A Associação Comercial e o Jornal *O Primeiro de Janeiro* esgrimiram tenazmente contra tal decisão. Foi exactamente na Associação Comercial que Oliveira Martins proferiu a conferência publicada no Porto, em 1877, sob o título *A reorganização do Banco de Portugal*, defendendo a medida do governo.

E é, não no contexto da crise que se abatia sobre os meios financeiros locais que a burguesia mercantil-financeira do Porto passa a debruçar-se, então, seriamente, sobre os mercados coloniais, mas de uma maneira muito mais alargada, na universalidade com que tal problema se punha à escala europeia. Bem certo que numa óptica arrancada de um ponto de vista tipicamente mercantilista mas, de qualquer maneira, levando em conta factores globais. Para os comerciantes do Porto, a crise devia-se, em primeiro lugar, ao excesso de produção manufactureira sobre o consumo, na Europa. A retracção das actividades industrial e comercial canalizara para os bancos capitais retirados a essas mesmas actividades, descendo-lhes o preço nas praças de Paris e de Londres. Este desequilíbrio teria tido como causa primeira o desenvolvimento industrial da América do Norte que passara não só a dispensar-se da produção europeia como a concorrer com ela. Foi então que a Inglaterra, a Bélgica, a França e a Alemanha passaram a explorar a África como «o salvador do comércio da Europa». E procura a Associação responder a estas duas perguntas: o desequilíbrio verificado entre a produção e o consumo que influência teve sobre Portugal? Que papel tem ele representado na questão africana? Considera a «indústria manufactureira», apesar do desenvolvimento recente, ainda rudimentar e a sua produção incapaz de abastecer o país, pois a importação ia em aumento crescente. A receita aduaneira, em 1879, proveniente das importações, tivera um acréscimo de 251 729\$934 réis sobre a de 1878, descontada a diferença proveniente do aumento verificado nos direitos sobre o tabaco. O relatório fornece-nos, entretanto, uma informação preciosa sobre o que representava uma excepção no panorama industrial, o da fiação de algodão:

«As fábricas de fiação de algodão montadas em grande número e em condições de produzir enormes quantidades não encontraram mercado suficientemente vasto para toda a sua produção. Daí uma luta de concor-

rência desesperada e a cessação de lucros para estes importantíssimos estabelecimentos fabris, em que está empregado um grande capital e que repartem os meios de subsistir por um número considerável de operários. Esta crise na indústria da fiação deu origem ao desenvolvimento duma nova indústria no norte de Portugal — a tecelagem mecânica do algodão. Algumas fábricas para consumirem os seus produtos lembraram-se de os aplicar na tecelagem; fizeram a introdução dos necessários maquinismos e têm-nos em exercício há algum tempo. Lutam com as gravíssimas dificuldades da aprendizagem. Tão louváveis e corajosos esforços para dotar o país de elementos de riqueza e prosperidade parecem-nos dignos de todo o auxílio e coadjuvação assim dos poderes públicos como do comércio desta praça.»

E é a concluir que surge a perspectiva africana:

«Na questão africana Portugal tem representado um papel que é inferior ao seu dever e às suas tradições. Possuidores de extensíssimas regiões naquela parte do mundo, só teremos cumprido a nossa missão na actualidade, quando ali levarmos a luz da civilização, o progresso da indústria, a animação mercantil e quando recolhermos desses esforços o prémio condigno, que é a riqueza que vem para as metrópoles das ubérrimas colónias, que não são vexadas mas fertilizadas, das colónias a que se leva não a roacidade dos conquistadores antigos, mas a exploração conscienciosa, embora lucrativa, dos cultivadores modernos.»

Fazia-se então sentir a influência da Sociedade de Geografia de Lisboa: «Tocando ligeiramente neste assunto a nossa consciência gritaria se não mencionássemos com louvor e com agradecimento a benemérita Sociedade de Geografia de Lisboa que, compreendendo os deveres dum povo civilizado e colonizador na época actual, iniciou os cometimentos mais dignos de galardão e de prémio. Honra lhe seja; e à roda dela se agrupem todos os que têm fé no futuro deste país, todos os que anseiam por vê-lo honrado e distinto no congresso das nações antigas, no convívio dos países liberais, na reunião dos povos, que têm uma missão a cumprir e um passado glorioso a respeitar».

Era na mesma data que Ramalho Ortigão⁽³⁾, citando o capitão general do reino de Angola, que, em 1839, previa já o fim próximo da escravatura imposto pela Inglaterra, adiantando que «se o governo português não

cuidar seriamente desde já em efectuar uma mudança no sistema da economia peculiar das suas colónias, que subsistiam principalmente aos réditos do comércio dos negros, estas se arruinarão e porventura se perderão para Portugal», impugnava, Ramalho, o governo por permanecer «completamente surdo e indiferente a todas essas questões. Nem uma só medida governativa tem sido tomada para o fim de civilizar a África pela organização do trabalho livre».

Eram vários estratos elitistas da sociedade portuguesa a avançar com a consciência colonial nacional que viria a ter a sua expressão máxima em 1890. Ramalho considerava que a administração colonial não podia prescindir da marinha que não tínhamos porque também não tínhamos marinheiros. Diminuía sucessivamente a lotação das embarcações construídas nos diversos portos dos nossos departamentos marítimos.⁽⁴⁾

A 11 de Novembro de 1875, fundava-se a Sociedade de Geografia de Lisboa. Justamente no ano em que se encerrava o ciclo de maior prosperidade económica para a burguesia, após esta se ter apoderado definitivamente do poder. Também a Sociedade de Geografia se erigia dando voz, em Portugal, a uma corrente de interesses com projecção em África, de há muito a alastrar na Europa e, ao mesmo tempo, à ideologia desenvolvimentista da «Regeneração» nacional. Foi seu animador principal Luciano Cordeiro (1844-1890) que, além de escritor, cientista e estudioso dos problemas coloniais, se integrava no partido regenerador. O primeiro presidente da Sociedade foi o visconde de S. Januário, Januário Correia de Almeida, ex-governador do Ultramar, diplomata e escritor. Se bem que esta sociedade viesse a ter a maior influência sobre o comportamento futuro das classes dominantes portuguesas, relativamente às colónias, estas transformar-se-iam em tema de debate nacional apenas com o ultimato (1890) e, mesmo nessa altura, a partir da exploração do sentimento patriótico com fins partidários mais do que de interesses materiais já radicados em larga escala na sociedade portuguesa. Em 1879, Ramalho Ortigão⁽⁵⁾, também ele, achava que para a exploração industrial da África tanto o governo como o povo nada faziam. A Sociedade de Geografia tentara obter um fundo pecuniário destinado às explorações de África e a sua subscrição nacional, para tal efeito aberta, realizara, em Lisboa, 1 libra!

De facto, fora votada, em sessão de 7 de Julho de 1876, uma proposta no sentido de pedir ao governo a realização de uma expedição portuguesa através do sertão africano, de costa a costa.

Que repercussões imediatas teve, no Porto, a Sociedade de Geografia de Lisboa? Vamos ver que foram da maior importância e de tal ordem que levariam a burguesia do Porto, em finais do século XIX, e princípios do seguinte, a retomar a dianteira nas iniciativas destinadas a criar uma consciência colonial na opinião pública nacional.

Carlos Bastos⁽⁶⁾ localiza em 1870 o início do que considera uma «decidida tentativa de intensificação do expansionismo mercantil». Embora nos pareça ter essa iniciativa começado alguns anos mais tarde, é um facto, como diz, que, da colaboração entre intelectuais doutrinadores e negociantes, alguns de sólida cultura, foi lançada a campanha destinada a reanimar o interesse público pelo império colonial. Assim nasceu a Sociedade de Geografia Comercial do Porto, inaugurada oficialmente a 12 de Julho de 1880, e que manteve exercício regular até 1888. Resumidamente, propunha-se estudar as condições dos diversos centros de produção que pudessem interessar ao mercado nacional; discutir a possível solução dos problemas emigratório e colonial; fomentar as vias de comunicação existentes ou a criar; divulgar as noções geográfico-comerciais.

A Sociedade de Geografia Comercial foi motivada, imediatamente, pelo tricentenário de Camões (10 de Junho de 1880) e o seu promotor a Imprensa Periódica da cidade. Publicou um boletim cujo primeiro número é datado de Outubro de 1880. Com o n.º 9 referente a Dezembro 1884 / Janeiro 1885 suspendeu a publicação anunciando uma 3.ª série onde se publicaria o diário inédito de Silva Porto. Ignoramos se chegou a ser publicado qualquer número desta série. Pelos números existentes na Biblioteca Pública do Porto se pode claramente ver como a preocupação predominante da Sociedade residia nos mercados africanos. Logo de início se acentuava a necessidade e o propósito de estudar, por meio de inquéritos, as condições dos diversos centros de produção que interferissem mais ou menos directamente no movimento comercial de Portugal. E, nomeadamente, no país, nas colónias e até no estrangeiro. Propunha-se instituir representantes nas terras importantes do país e nas colónias; além destas delegações especiais, considerariam sócios correspondentes ou

honorários os empregados superiores das colónias, e os oficiais mais distintos da Marinha que prestassem informações locais sobre a agricultura, indústria e comércio. Da primeira direcção, que era presidida por Oliveira Martins, faziam parte nomes sonantes da burguesia mercantil do Porto. Oliveira Martins, em intervenções feitas ao longo das sessões diversas promovidas pela sociedade, teve oportunidade de exprimir o cepticismo que, sobre as colónias, sempre alimentou. Comentando uma conferência de Gonçalo Reparaz, justamente sobre as colónias, concluía: «Em suma nós em África estávamos como uma sentinela que assiste ao embarque e desembarque dos produtos importados e exportados, e nesta atitude quase passiva havíamos gasto ali, em 19 anos, cerca de vinte mil contos!»⁽⁷⁾

Do relatório que apresentou, na qualidade de presidente da direcção, na sessão de 10 de Junho de 1881: «A única emigração útil para a nossa África é, meus senhores, a de gente educada praticamente e munida de meios maiores ou menores. O papel dos portugueses no Ultramar só pode ser, ou o de negociantes (quando a indústria lhe der géneros nacionais em que negoceiem), ou de fazendeiros explorando o trabalho dos negros num regime que nem por ter de ser mais ou menos forçado há-de ser forçosamente bárbaro como era a escravidão». Com a ressalva das últimas, palavras tristemente proféticas.

A 15 de Dezembro de 1880, Joaquim António Gonçalves, considerado «um dos industriais mais arrojados e inteligentes do país» proferiu na sociedade uma conferência subordinada ao título mais que sugestivo: «A indústria manufactureira tem condições de existência no nosso país?»⁽⁸⁾ A 5.ª conclusão que dela tirava era do seguinte teor: «O desenvolvimento de todas as indústrias que têm por matéria-prima os produtos têxteis, constitui o primeiro elemento do comércio e domínio colonial». António Manuel Lopes Vieira de Castro, comentando, afirmava ter sido aquela, entre todas as conclusões, a «que mais o cativara, porque compreendia que ela encerrava a solução do mais alto interesse para o país, do maior interesse para as províncias, e de um especial alcance para esta cidade» e Oliveira Martins concluía: «... na assembleia devia ter ficado a convicção geral de que as nossas colónias africanas eram um vasto mercado aberto à indústria manufactureira da metrópole, quando convenientemente encaminhada e desenvolvida».

Conhecendo-se, como se conhecem, as relações comerciais posteriores, sobretudo a partir de 1892, podemos bem ver como a burguesia portuense as prospectava, nesta altura, da forma mais correcta para os seus interesses. É notável que se admitisse, o que viria a ser um facto, a indústria têxtil como o factor principal não somente do comércio como sobretudo do domínio colonial a estabelecer.

A Sociedade, em carta de convite ao visconde de S. Januário, para seu presidente honorário, afirma-se no propósito de congregar «os homens mais distintos do país», como a melhor homenagem a Camões, «para vencerem as dificuldades que concorrem e têm concorrido para não se alargar a área da nossa colonização africana, achando-se ainda desocupados os lugares mais importantes, e que perderemos em breve espaço de tempo se persistirmos na indiferença em que ultimamente temos estado». Isto porque a imprensa do Porto está «convencida de que o problema africano é um dos mais graves, complexos e difíceis, que Portugal tem que resolver imediatamente...»⁽⁹⁾

Muito concretamente, e logo de início, a sociedade patenteara as suas preocupações dominantes. Ao criarem-se diversas secções de estudo, e ao serem-lhes apresentados os quesitos a que dariam resposta, na reunião do Conselho Geral de 22 de Julho de 1880, à primeira secção foram postos os seguintes: As manufacturas portuguesas e o consumo do ultramar. *a)* Que motivos ocasionaram a diminuição da exportação fabril nacional para a África e para o Brasil? *b)* Que influência exerceria na economia do reino e na economia das colónias o fomento da exportação fabril? *c)* Quais dos produtos manufactureiros portugueses têm preferência natural na exportação? *d)* Que limites convém supor à capacidade consumidora dos mercados ultramarinos? *e)* Que meios se podem pôr em prática para fomentar a exportação das manufacturas nacionais para o Ultramar? Quando se trata o problema dos transportes, tanto nesta como noutras secções, surge invariavelmente o dos transportes marítimos para as colónias⁽¹⁰⁾.

Seria interessante ver até que ponto a Sociedade de Geografia Comercial representou uma plataforma de encontro de interesses convergentes das burguesias comercial e industrial. Aparecendo nela comerciantes e industriais, podemos bem admitir a hipótese de ter ela feito associar esses interesses, nomeadamente, quanto ao mercado colonial. Logo a seguir

veremos a Associação Comercial a lastimar-se pelo facto de, sendo as exportações para as colónias predominantemente de artefactos têxteis, e estes produzidos quase exclusivamente no Norte, terem de ser embarcados em Lisboa, por falta de carreiras directas entre Leixões e os portos de África. O que mostra bem quanto, para o fim do século, se conjugavam interesses comuns a fabricantes e a exportadores. Na realidade, não pudemos demarcar exactamente o tipo de interesses, a composição classista, a expressarem-se na Sociedade de Geografia Comercial. Como mera hipótese o que afirmamos e que se nos afigura perfeitamente verosímil. A confirmá-lo, estaria igualmente a maneira como a Associação Comercial se expressava, na altura, relativamente à indústria. Abandonando o tom desdenhoso de antes e solidarizando-se com os seus problemas.

O seu relatório de 1880, analisando a situação económica e financeira do país, salienta o desequilíbrio orçamental permanente, a grande dívida pública para lhe valer. «... a corrente da importação de mercadorias excede em valor muitíssimo a corrente da exportação» (...). «O Brasil tem representado até hoje para Portugal o papel do testador para o morgado arruinado. Consumindo muito mais do que produz o país tem pago com o ouro, que lhe vem do Brasil, com o capital dos seus emigrantes o saldo devedor da sua conta corrente com o estrangeiro».

E é neste contexto que toma a atitude de defesa dos interesses industriais:

«As empresas fabris lutam dificilmente com a concorrência estranha e são vencidas na pugna vendo invadidos os mercados da metrópole e das colónias pelos artefactos de nações que nos oprimem à sombra de tratados desvantajosos que temos a ingenuidade de denominar convenções mercantis. A agricultura, não podendo pela intensidade da cultura suprir a estreiteza do solo em que labora, arrasta uma vida acanhada condenando os rendeiros a uma perpétua pobreza e dando aos proprietários um benefício módico, senão um interesse nulo. Os produtos agrícolas insuficientes e caros não bastam na sua máxima parte para as necessidades do consumo e temos de pagar à América e à África em correntes de ouro a satisfação da primeira necessidade da vida, comprando-lhes o pão. O vinho que nos sobeja e que podemos exportar encontra na legislação dos países estrangeiros uma barreira insuperável à sua colocação. Se alongando a

vista, fixamos a nossa contemplação nos domínios ultramarinos encontramos as tristezas de um ocaso melancólico e não as alegrias irridentes de uma aurora de esperanças. À África inculta, quase só nominalmente a possuímos; e sobre os seus ínvios sertões preñhes de riquezas, que um largo comércio poderia desentranhar, avançam cobiçosas desenrolando a sua actividade exploradora a Inglaterra, a França, a Bélgica.»

A 26 de Abril de 1881, a Sociedade de Geografia de Lisboa solicitava à Associação Comercial do Porto um parecer (acerca dos meios mais conducentes a activar e aumentar as relações comerciais do país com as possessões ultramarinas sob o ponto de vista: primeiro — do desenvolvimento da navegação nacional; segundo — do aproveitamento pela indústria portuguesa dos mercados coloniais»⁽¹¹⁾. A direcção da Associação respondia em 10 de Maio⁽¹²⁾. Começa por admitir que, sendo embora um facto inegável o estado menos próspero da indústria manufactureira em Portugal, a sua falta de desenvolvimento era relativa, isto é, quando comparada com a estrangeira, porquanto progredira muito a partir das reformas de Mousinho da Silveira. Bem mais precário era o estado da marinha mercante, sem a protecção de que dispunha a estrangeira. No Porto, os estaleiros estavam vazios e a paralisação dessa indústria acarretava a de muitas outras, subsidiárias. Para o fomento tanto da indústria como da marinha, a Associação preconiza, prioritariamente, o desenvolvimento dos transportes: «completar a rede dos nossos caminhos de ferro, fornecendo à indústria nacional um dos elementos indispensáveis para a nossa prosperidade». Quanto respeitava à praça do Porto, importava-lhe a conclusão da linha férrea do Douro, levando-a até Salamanca e Valladolid. Tendo em vista o restabelecimento do que fora o grande surto comercial, de contrabando, do Porto para Espanha? Por esse tipo de ligações ferroviárias se haveria de bater a Associação Comercial do Porto com extraordinária pertinácia. Os comerciantes do Porto pediam também uma reforma da legislação aduaneira ultramarina uniformizando-a com a da metrópole e a permissão da liberdade máxima de transacções com os domínios da monarquia. Era às dificuldades aduaneiras que, certamente sem razão, se atribuía a predominância do comércio estrangeiro sobre as colónias. Considerava-se que entre Marselha e algumas das nossas possessões ultramarinas a cifra do comércio era dez e quinze vezes maior do que a do

nosso comércio. Finalmente, pediam para a marinha mercante nacional os favores que alegavam serem concedidos pelos governos de outros países aos seus construtores e armadores navais. E isto para criar a facilidade e rapidez de comunicações entre a metrópole e as colónias, sem as quais não eram possíveis as trocas comerciais.

Os comerciantes portuenses entraram na década de 80 definitivamente voltados para África, uma vez mais sem possibilidade de resposta, embora, mesmo nessa data. No relatório de 1883, por exemplo, a Associação manifesta-se aberta e longamente sobre a concessão de terrenos relativa à construção do caminho-de-ferro de Lourenço Marques para o Transval. Sem qualquer interesse imediato aparente, por isso que, tal como o fontismo na Metrópole era apoiado decididamente pelas burguesias de Lisboa e Porto na sua política de transportes como *background* necessário ao desenvolvimento económico do país, de que seriam a um tempo motores e beneficiários principais, a mesma política se entendia como boa para as colónias na perspectiva da colheita futura⁽¹³⁾. Rebatiam a opinião de quantos consideravam um prejuízo a concessão de terrenos, em Moçambique, a Edward Mac Murdo, de Londres, como contrapartida da construção da via-férrea. É que o Estado não tinha dinheiro para pagar a obra e os terrenos nada valiam. Se assim era, «agora que todas as atenções parecem voltar-se, de toda a parte, para as regiões africanas, entendemos que há motivo de sobra para aplaudir a concessão feita pelo governo, e sinceramente desejamos que os planos do concessionário se realizem, a fim de podermos mostrar aos estranhos que procuramos dar vida a uma das possessões mais cobiçadas das outras nações da Europa, pelas riquezas que encerra e pela magnífica baía que lhe dá acesso, e que, em comunicação fácil com a importante colónia do Transval, há-de vir a ter movimento e importância comercial consideráveis».

Também, no discurso da coroa de 1881, o visconde de S. Januário prometia providências e medidas de progresso para o Ultramar. O campeão ultramarino da burguesia lisboeta, António José de Seixas, a cuja personalidade nos referimos detalhadamente, considerou a promessa como absolutamente irrealizável, porque não conhecia recursos próprios nas possessões ultramarinas. As receitas do Ultramar aplicadas para os suprimentos criados pela lei de 1876, para obras públicas, tiveram de ser

pagas pelos cofres da metrópole, segundo as leis de 31 de Maio e de 17 de Junho de 1880, assunto discutido na sessão parlamentar do dito ano. O visconde de S. Januário tencionava pedir autorização ao parlamento para uma emissão de 6 000 contos de réis em obrigações coloniais, aplicando-lhe para juro e amortização certos rendimentos criados no Ultramar, por meio de alguns decretos e portarias. O que o autor achava acabaria por ser suportado no todo ou em parte pela Metrópole⁽¹⁴⁾.

Em Janeiro de 1884, a Associação Comercial do Porto tomava de novo posição relativamente a uma outra concessão nos distritos de Moçambique e de Inhambane, e que ficou conhecida como a concessão Benchimol⁽¹⁵⁾. Um projecto de lei aprovado na câmara dos pares autorizava o governo a conceder a Salomõn Benchimol 20 000 hectares de terreno naqueles distritos, para oficinas de fabrico de aguardente, açúcar e de outros géneros. Ao mesmo tempo, os produtos aí fabricados gozariam do benefício de metade dos direitos pautais, tal como os géneros provenientes das províncias ultramarinas quando despachados para consumo na metrópole, em virtude do artigo 4.º da lei de 27 de Dezembro de 1870. A associação portuense, tal como para o caso dos caminhos-de-ferro, entendia que esta concessão só podia trazer vantagens para a metrópole. No entanto, esta opinião contrariava a da congénere lisboeta e da imprensa da capital que se levantaram contra o decreto. O que nos dá bem ideia das posições, no momento, bem diferentes de uma e outra burguesias mercantis perante o mercado ultramarino. Em Lisboa temia-se que a interpretação do parágrafo 1.º do projecto de lei pudesse envolver o tabaco que, sujeito embora a legislação especial, como não era mencionado no decreto, viesse a beneficiar igualmente nos direitos de importação quando produzido ou fabricado na área da concessão. Por outro lado, sendo a lei de 27 de Dezembro de 1870 revogada em qualquer momento, como a concessão de benefícios pautais a Benchimol se estenderia por 25 anos, poderia bem acontecer vir o concessionário a ficar em situação de privilégio. A Associação Comercial, sem qualquer convicção, não deixou, apesar disso, de se solidarizar com a de Lisboa pelo que produziu uma exposição dirigida ao governo e na qual se afirmava claramente que «a praça do Porto não é a que mais directamente sofre com qualquer alteração nas condições actuais do comércio ultramarino com a metrópole»⁽¹⁶⁾. No entretanto manifestava-se tendo em

conta a latitude passível de ser atribuída ao projecto de lei, «latitude que pode ir até ao ponto de prejudicar sensivelmente as receitas do Estado e os interesses comerciais já criados à custa de grande trabalho e sacrifícios e que por isso merecem ser respeitados»⁽¹⁷⁾. De onde claramente se pode inferir ter vulto em Lisboa o comércio de importação ultramarino e ser de nula importância no Porto. Após restrições menores ao projecto, a Associação expande-se em considerações que manifestam claramente ter o mercado africano como projecto apenas possível e, mais do que isso, problemático.

07. A CONFERÊNCIA DE BERLIM E AS EXPEDIÇÕES AFRICANAS

Pela primeira vez, em 1884, a Associação Comercial do Porto produzia um documento⁽¹⁾ que demonstrava estarem os seus dirigentes perfeitamente conscientes quanto às grandes transformações que se operavam nos mercados mundiais e, nomeadamente, no da África. Sem possibilidades de aí concorrerem. No entanto, crescentemente na posse da percepção de ser aquele o exacto momento histórico em que se dirimia o futuro da África como mercado para a produção europeia. Equacionando o problema em causa não como questão de momento mas como a questão de todo um futuro novo cuja construção estava já em marcha. A partir dos resultados da Conferência de Berlim, consideravam os comerciantes portuenses que não era lícito «esperar que os recursos e esforços da metrópole, por maior boa vontade que os incite, possam levar aos extensos domínios, que ainda assim nos foram reconhecidos, a acção reguladora que tanto poderia e deveria desenvolver o movimento comercial. «É, pois, à iniciativa particular que pertencerá exclusivamente essa brilhante conquista». A iniciativa particular, o comércio.

De facto, a Conferência de Berlim fora o detonador.

As burguesias de Lisboa e do Porto, por igual, davam-se conta da grande disputa. É de notar que, justamente em 1883, Ramalho Ortigão, regressado ao Porto, não deixava de manifestar a superioridade da imprensa local sobre a de Lisboa quanto ao noticiário internacional: «Os noticiários daqui encerram um conjunto muito mais variado de informações úteis sobre o movimento literário e sobre o movimento industrial da Europa»⁽²⁾.

O elemento preponderante da burguesia lisboeta⁽³⁾ que, da altura, nos deixou toda uma obra escrita sobre problemas coloniais, escrevia: «No entanto, as vistas que a Grã-Bretanha está lançando sobre a África Oriental

e Austral, e os esforços que aquela poderosa nação vai empregando para transformar a África num grande centro de comércio de consumidores da sua grande indústria, e, de compensador de perdas e de quebra de influência que tem sofrido em alguns pontos do mundo, mudarão por tal forma o futuro da África, que Portugal, como nação dominadora duma grande parte do continente negro não poderá conservar Moçambique sem mudar de política e de sistema a respeito de uma possessão, que, depois de largos sacrifícios para as suas forças e meios de acção, não se tem levantado do seu abatimento, o que indica que os esforços realizados não correspondem ao *motor* que deve mover uma máquina que exige mais força motriz, ou que Portugal não tem possuído os recursos que Moçambique exige para se levantar; ou então não os tem sabido aplicar». A África não somente como mercado mas também como fonte de matérias-primas. Dada a qualidade do algodão de Cabo Verde, «o próprio Lord Palmerston chegou a avançar que Portugal deveria ser forçado a atender à sua cultura»⁽⁴⁾.

Os mercados africanos para escoamento da produção industrial crescente na Europa estavam a ser procurados desde a primeira metade do século. Em fins de 1835, Garrett, encarregado de negócios na Bélgica, recebeu uma proposta do ministro dos Estrangeiros daquele país, que estaria disposto a facilitar a importação de produtos nossos contra a exportação de lanifícios, ferragens e carvão de pedra. Ser-nos-iam concedidas facilidades especiais se lhes permitíssemos entrada nas colónias africanas de tecidos que Garrett achava poderiam chegar a Moçambique por metade do preço⁽⁵⁾. Em 1836, Leopoldo da Bélgica quis mandar tropas a Lisboa para socorro da Rainha em face do levantamento setembrista, tendo como objectivo último conseguir a hipoteca à Bélgica de uma colónia, a título de indemnização⁽⁶⁾.

Os interesses de carácter propriamente territorial, esses haviam-se manifestado muito mais cedo e prolongar-se-iam para além do fim do século. Os franceses e os ingleses tentaram apossar-se de Bolama e da Guiné, questões resolvidas apenas na segunda metade do século XIX. Em 1875, Mac-Mahon arbitrou a favor de Portugal a posse de Lourenço Marques, disputada por ingleses. Os alemães ocuparam Quionga, no Norte de Moçambique, em 1894, que só voltou à posse dos portugueses no final da guerra de 1914-18.

Brunschwig chama a atenção para o carácter da partilha de África a processar-se. Era negócio exclusivo das potências europeias. «O seu objectivo, quando elas agiam com a sua boa consciência de ocidentais, não era o de respeitar essa África moribunda, destinada a sucumbir sob o choque das técnicas modernas, mas o de precipitar o seu fim, para trazer às populações `primitivas' os benefícios da sua civilização»⁽⁷⁾.

Em 1876, Leopoldo dos Belgas fundou a *Association Internationale Africaine* com os fins seguintes: «abrir à civilização a única parte do nosso globo em que ela ainda não penetrou»⁽⁸⁾. No mesmo ano, convocou para Bruxelas uma Conferência em que participaram a Alemanha, a Áustria-Hungria, a Bélgica, a França, a Inglaterra, a Itália e a Rússia. Portugal não foi convidado⁽⁹⁾. Na sua segunda reunião, em Bruxelas, a Associação Internacional Africana decidiu promover duas expedições, com pontos de partida, uma em Zanzibar e outra no Congo. As nações europeias pretendendo emancipar-se da hegemonia belga, abandonaram a Associação. A primeira foi a Inglaterra que criou o *The African Exploration Fund*. Portugal seguiu-lhe o exemplo⁽¹⁰⁾.

Os interesses europeus sobre a costa ocidental centraram-se na chamada questão do Zaire que culminou com o tratado luso-britânico em 26 de Fevereiro de 1884 e segundo o qual a Inglaterra reconhecia a soberania portuguesa contra a liberdade do comércio internacional na zona, sob fiscalização de uma comissão anglo-lusa. A Inglaterra via assim afastados os interesses da Associação Internacional Africana, remetia para o interior a área de influência francesa e ficava com o domínio económico da cobiçada bacia hidrográfica do Zaire⁽¹¹⁾. Deve acrescentar-se que, entre as forças de pressão a actuar numa decisão sobre esse espaço africano, estava a Câmara do Comércio de Manchester que pretendia manter a hegemonia das transacções comerciais na região⁽¹²⁾.

A França, a Holanda e a Alemanha manifestaram o seu desacordo com o tratado do Zaire. Os Estados Unidos reconheceram ostensivamente a Associação Internacional Africana em 22 de Abril de 1884⁽¹³⁾. À volta do Congo gera-se toda uma disputa diplomática que constituiria o *background* para a Conferência de Berlim, convocada por Bismarck, em nome da Alemanha e da França. Alemanha que rapidamente «construía» o seu império colonial, desde 1883 a 1884.

A Conferência de Berlim foi inaugurada em 15 de Novembro de 1844⁽¹⁴⁾. O acto geral foi assinado em 28 de Fevereiro de 1885. Convocados pela Alemanha, estiveram presentes, além desse país, a Áustria-Hungria, França, Grã-Bretanha, Itália, Países Baixos, Portugal, Rússia, Suécia, Noruega e Turquia⁽¹⁵⁾. Bismarck, no discurso inaugural, afirmou estar o seu governo na convicção de que «todos os governos convidados partilham o desejo de associar os indígenas da África à civilização, abrindo o interior deste continente ao comércio...»⁽¹⁶⁾. Segundo Silva Rego⁽¹⁷⁾, porém, «o fim quase expresso» da Conferência era o tratamento da internacionalização do Zaire. O acto geral tratava: a) da liberdade de comércio na bacia do Zaire e do Níger; b) da liberdade de navegação na mesma área; c) da ocupação efectiva dos territórios, a substituir os antigos «direitos históricos»⁽¹⁸⁾.

«O grande princípio lançado pela Conferência de Berlim foi o da ‘ocupação efectiva do território’»⁽¹⁹⁾.

«Definiu-se, mais ou menos imprecisamente, a extensão da ‘bacia convencional do Congo’, dentro da qual se desenvolveria a actividade comercial europeia. Esta actividade processar-se-ia em regime de liberdade para todas as nações, abolindo-se portanto os monopólios»⁽²⁰⁾.

Brunschwig não considera evidente que as potências, na Conferência de Berlim, estivessem apressadas em partilhar o interior da África. Permaneceriam na expectativa do que dariam as companhias capitalistas entretanto a instalar-se localmente. «Foi a intervenção da Alemanha na África Oriental que precipitou o movimento». A «esfera de influência» foi criada pela missão que os governos se atribuíram de defender os interesses das companhias respectivas contra intervenções estrangeiras⁽²¹⁾. O que parece confirmar-se num caso, pois na carta real de concessão à British South Africa Company, datada de 29 de Outubro de 1889, entre outras, atendia-se às «garantias e tratados que os suplicantes possam de futuro obter dentro da indicada região ou em qualquer outra parte da África, com o intuito de promover o negócio, comércio, civilização e bom governo...»⁽²²⁾.

Portugal chamado a intervir na Conferência de Berlim, a Associação nortenha não deixou de pronunciar-se. E invocou o que já havia afirmado no relatório de 1880, isto é, uma visão puramente mercantil da exploração comercial: «A África inculta, quase nominalmente a possuímos, e

sobre os seus ínvios sertões, prenhes de riqueza que um largo comércio poderia desentranhar, avançam cobiçosas desenrolando a sua actividade exploradora a Inglaterra, a França, a Bélgica»⁽²³⁾. Desiludida com o curso dos acontecimentos, «O que nos cumpria pois fazer?... É inútil responder, porque já está feito»⁽²⁴⁾ desacreditava, como vimos, que os recursos da metrópole e a capacidade do seu comércio pudessem atender à imensidão dos domínios que nos restavam. E voltam os exportadores portuenses a pensar que, entre todos, o tratado comercial que mais lhes poderia interessar, ainda seria com o Brasil...

Para além das expedições (o que referimos em outro lugar) o relatório inventaria um conjunto de medidas oficiais que considerava poderem vir a decidir da prosperidade do continente, «se a iniciativa particular acompanhar, como é de crer, o movimento oficial»:

— O concurso para adjudicação do caminho-de-ferro de Angola; — o contrato feito para o estabelecimento de um cabo telegráfico submarino que ligará com a Europa as nossas possessões da África Ocidental, e parte do qual já está lançado entre S. Vicente e S. Tiago, devendo prolongar-se até Moçâmedes; — a adjudicação do caminho-de-ferro de Lourenço Marques, que deverá prolongar-se até Pretória; o estabelecimento de um cabo telegráfico submarino entre Macau e Hong-Kong, já em exploração; — a abertura de comunicações entre o litoral e a rica região de Manica; — a facilidade estabelecida por decreto de 16 de Junho de 1881, e agora posta em execução, de dar passagem gratuita aos colonos que pretendam ir estabelecer-se na fértil e sadia região de Moçâmedes; — a exposição dos produtos das nossas possessões na próxima exposição universal de Antuérpia, que principalmente visa a reunir as variadas riquezas do comércio e produção africana.

Em ofício de 17 de Setembro de 1885⁽²⁵⁾, o ministro da Marinha, de posse do resultado obtido na opinião europeia sobre os produtos coloniais, presentes à Exposição Universal de Antuérpia, apelava para as forças comerciais e industriais com as colónias, estimulando aí, «onde o comércio está aberto a todas as nações», o consumo de produtos metropolitanos. Isto, nomeadamente, para garantir, perante o mundo, o direito de país colonial e colonizador. Falava das grandes riquezas coloniais inexploradas pelo abandono a que as votava a iniciativa particular. E insistia: «Não é

certamente uma aspiração utópica desejar que a metrópole de tão vastas possessões no ultramar seja verdadeiro empório do comércio, e das próprias indústrias nacionais, para essas possessões, e como que um grande entreposto de produtos coloniais para o comércio com outros países do mundo. Possuído destes sentimentos, que tenho a plena convicção de serem os que também animam essa esclarecida Associação, tomo eu a liberdade de me dirigir a V. Ex.^a, solicitando de V. Ex.^a que se digne chamar a atenção da corporação respeitável, a que V. Ex.^a preside, para o facto incontestável, que se tem dado em Antuérpia, de uma nova corrente da opinião europeia mais benévola para com Portugal, como dominador ainda de vastas possessões coloniais, em ordem a que a iniciativa ilustrada do comércio e da indústria do país, operando a par dos esforços governativos, e à sombra das garantias que encontra na legislação pátria, procure segurar, em favor dos domínios ultramarinos e da metrópole, as vantagens cuja aspiração tem levado outros países da Europa e da América a tentar abrir, nos últimos anos e principalmente na África, largos mercados para o consumo dos seus saldos de produção. Com a maior confiança espero eu do comércio e da indústria nacional a cooperação patriótica no empenho, que tem o governo, de que renasça, para Portugal, a preponderância colonial de outrora, a qual só pode readquirir-se, não como em passadas épocas, mas pelos meios da civilização hodierna, entre os quais o comércio e a indústria ocupam incontestavelmente os primeiros lugares.»

Já se vê como, nesta altura, projectos tão-somente comerciais, para África, estavam ainda longe de serem consequentes e como as burguesias portuguesas se mostravam incapacitadas para operarem em contexto livre cambista.

Esta posição oficial leva-nos a prestar atenção especial a conclusões tiradas de estatísticas cujos dados factuais nos parece, assim, terem de ser integrados em dados globais para apreensão cabal do seu significado, não somente em termos económicos, mas também políticos, com pena de fornecerem uma visão distorcida do papel representado pelo comércio colonial na sociedade portuguesa, ao longo do século XIX:

«Pode-se pois datar de 1869 o verdadeiro arranque do comércio colonial, cujo desenvolvimento se tentara promover desde o segundo quartel do século XIX. Embora seja difícil conhecer com rigor o seu total antes

de 1885, os dados disponíveis permitem verificar a sua importância em 1870: a importação colonial é então de 999 contos de réis (mesmo não incluindo os grãos oleaginosos e a cera de origem mista), ou seja, cinco vezes maior do que em 1844-1845. E apenas se está então no início de uma ascensão extremamente rápida. Em 1885, as mercadorias provenientes das colónias africanas atingem a quantia considerável de 2 305 contos de réis, cinco anos mais tarde serão de 5 017 e no fim do século de 10 047 contos de réis. O valor das importações coloniais tornara-se então comparável à principal exportação do país, o vinho»⁽²⁶⁾.

É certo que, em exposição ao Rei, de 11 de Janeiro de 1887⁽²⁷⁾, sobre projectos de uma empresa de navegação para África, a Associação Comercial dizia que as medidas ultimamente tomadas relativamente ao comércio colonial estavam a produzir os seus efeitos «cada dia com nova eficácia». Mas o de 1887 especifica em que consistem essas medidas que não dizem directamente respeito a benefícios a colher pela burguesia comercial nacional, de imediato, mas à política fomentadora das infraestruturas necessárias ao desenvolvimento futuro:

«De boamente consagraríamos alguma parte deste relatório às informações importantíssimas que se referem ao comércio e situação económica geral das nossas possessões coloniais ultramarinas, se acaso não receássemos abusar da vossa condescendência. Tudo que se refere às nossas riquezas e recursos coloniais, mormente em África, interessa muito de perto ao comércio da metrópole. Nos últimos tempos, as atenções dos governos e do público em geral têm-se voltado para aqueles assuntos, infelizmente por tanto tempo descurados e mal compreendidos. As nações que possuem colónias, tratam de desenvolvê-las por todos os meios que a civilização aponta e reclama hoje como mais eficazes e enérgicos. Parece que Portugal, depois de um longo e prejudicial abandono, acorda, enfim, e pretende ocupar-se a sério desta parte da administração pública que lhe interessa imensamente. Já encetamos a viação acelerada nas possessões asiáticas, e estamos construindo dois caminhos-de-ferro importantíssimos na África portuguesa. O último convénio com a China acerca do reconhecimento definitivo do território de Macau como do nosso domínio deve brevemente produzir benéficos efeitos para o desenvolvimento daquela importante possessão nossa no Oriente, e os resultados económicos das

duas vias-férreas de Ambaca e de Lourenço Marques também não se farão esperar.»

Aliás, podemos ver, e desde já, como, apenas com o protecçãoismo de 92, a situação se veio a alterar definitivamente. Na segunda metade do século XIX, Lisboa era o centro principal dos negócios coloniais.

Em 1887, os comerciantes desta praça teriam investido alguns milhares de contos de réis nesse negócio. Até 1869, o valor das mercadorias estrangeiras era duas vezes superior ao dos produtos quer de origem nacional, quer de outras colónias. As colónias eram, portanto, mercado predominante de produtos estrangeiros. A partir daquela data, a exportação nacional aumenta. Mas durante a década de 70, a exportação estrangeira continua a ser superior à nacional, vindo ainda, posteriormente, a tornar-se esmagadora, até 1892, quando as pautas proteccionistas vieram definitivamente dar a primazia à exportação de produtos portugueses»⁽²⁸⁾.

AS EXPEDIÇÕES AFRICANAS

Ao tratarmos aqui especificamente das expedições africanas do século XIX não pretendemos, nem fazer a sua história, muito menos a sua história minuciosa, nem sequer analisar todas as suas motivações e implicações. Simplesmente realçar de uma maneira, que já denunciámos como unilateral, o teor acentuado que tinham de exploração de mercados e a sua repercussão na burguesia mercantil portuense.

Os portugueses desde sempre sonharam com a ligação entre as duas costas africanas e várias tentativas foram feitas nesse sentido. No séc. XIX, e pressionados pelo clima de interesse crescente, na Europa, sobre os territórios africanos, passaram a efectivar essas travessias. A primeira tem a data de 1802 e foi da iniciativa de Honorato da Costa⁽²⁹⁾ que mandou da costa ocidental, para o interior, dois pombeiros. Estes atingiram Tete e estavam de regresso em 1811. Após outras tentativas, foi em 1877, dois anos após a fundação da Sociedade de Geografia, que Serpa Pinto, Brito Capelo e Roberto Ivens partiram para as suas expedições africanas⁽³⁰⁾.

Livingstone (1813-1873) iniciava, em 1865, a sua última viagem na África, na procura das fontes do Nilo, e no decorrer da qual viria a morrer,

em 1873, depois de encontrado, em pleno mato africano, por Henry Morton Stanley, ficando ambos os nomes definitivamente ligados à penetração da África pelos europeus, em finais do séc. XIX. Estas viagens tiveram grande repercussão na Europa e na América. Outras se realizaram e a África passou a ser percorrida por ingleses, franceses, alemães, portugueses. Como conclusão deste interesse de europeus pelos territórios africanos celebrou-se, em 1885, a Conferência de Berlim. Dela saiu a decisão de «ocupar» efectivamente a África, único facto que, a partir daí, legitimaria a posse dos territórios. Franceses, alemães e portugueses, estes com o mapa cor-de-rosa, sonhava cada um deles o melhor da África para si. Os ingleses tinham na pessoa de Cecil John Rhodes (1858-1902) o autor de um projecto para o domínio da África, e cujo sonho maior era o da construção de um caminho-de-ferro que ligasse a cidade do Cabo ao Cairo.

Com a data de 28 de Fevereiro de 1877, João de Andrade Corvo, secretário de Estado da Marinha e Ultramar, propunha a verba de 30 000\$000 réis para o governo organizar «uma expedição científica destinada a explorar os territórios compreendidos entre as províncias de Angola e Moçambique, e principalmente a estudar as relações entre as bacias hidrográficas do Zaire e o Zambeze»⁽³¹⁾. Na memória justificativa, afirmava-se que os estudos já feitos pelos viajantes em África tinham dado valiosos frutos. Que «os segredos da África que nos passados séculos só os portugueses tinham podido descortinar, não tardarão em ser de todo revelados ao mundo». E as grandes razões que levavam governos e outrem a tais empresas residiam em «esse espírito tenaz e insaciável de especulação que impele os povos modernos a alargar os mercados, a buscar com afincos todas as fontes de produção, a procurar férteis territórios onde possam derramar as inexauríveis torrentes da emigração». Que as expedições não pretendiam mais que estudar mercados abrindo-lhes caminho com levantamentos de carácter científico, para além dos testemunhos dos próprios exploradores, que veremos, é patente do que Andrade Corvo expõe: «Fala-se de que nos sertões da África andam homens, que se dizem portugueses, praticando o criminoso e execrando tráfico da escravatura. Punhamos termo aos pretextos de que se servem os que injustamente nos acusam. O nosso dever é promover e auxiliar uma expedição portuguesa, que possa contribuir para os progressos da ciência geográfica; que busque os caminhos mais

fáceis, mais rápidos e mais seguros para o comércio lícito de Angola para Moçambique; e que tenha também por essencial missão estudar o modo mais eficaz de reprimir o tráfico e de afastar de nós a iníqua suspeita de consentirmos que em terras portuguesas, ou à sombra da nossa bandeira, se cometa um crime odioso contra a humanidade⁽³²⁾.

Foi após o êxito de Serpa Pinto, regressado em 1879, que o Governo e a Sociedade de Geografia se decidiram pela criação de estações civilizadoras às quais atribuíam a maior importância como meio de estabelecimento da presença portuguesa em África⁽³³⁾. Simultaneamente, a 16 de Agosto de 1881, publica-se um diploma legislativo a favorecer a emigração de colonos metropolitanos e ilhéus para África. Um outro diploma de 18 do mesmo mês e ano, diz que, a solicitação da Sociedade de Geografia, cria «o estabelecimento de estações de civilização, protecção e comércio» como «um dos meios mais práticos e humanitários que a experiência e a ciência aconselham para atingir o fim indicado, servindo ao mesmo tempo essas estações para preparar e dirigir a colonização de regiões hoje mal conhecidas e aproveitadas...» Isto pela «conveniência de promover pelos meios mais eficazes e seguros o alargamento da civilização e da influência europeia, particularmente da portuguesa, nos vastos territórios africanos, incluindo os seus naturais na lei e no aproveitamento do trabalho culto...»⁽³⁴⁾.

Datado de 26 de Maio de 1887, um parecer da Comissão Africana da Sociedade de Geografia de Lisboa, sobre um pedido de apoio para uma exploração em África, projectada por Alfredo Augusto Caldas Xavier, Joaquim Emygdio Xavier Machado e Miguel Victorino Pereira Garcia resumia as intenções dos peticionários da forma seguinte: «... proposta... em condições, que possam ser a confirmação do que já tem sido reconhecido, e não menos a descoberta do curso de rios interiores, que na África central constituem a zona, pelas nossas tradições, prioridade de descoberta, e consenso unânime das mais importantes potências europeias, destinada a ficar sob o nosso domínio, o que muito naturalmente nos impõe o dever e a obrigação moral indeclinável de a civilizarmos, e tornarmos conhecida, assim do mundo científico, como do mundo comercial»⁽³⁵⁾. Defendendo explorações na especialidade, ao contrário da proposta em questão, a comissão «ponderou ainda, que o país que sabe e conhece já o que em África existe, o que precisa saber é onde e como explorar em proveito da fortuna

portuguesa o que ali se encontra, valor relativo dos terrenos, dos produtos indígenas ou aclimáveis, recursos naturais, possibilidades de aclimação da raça branca, fórmulas embrionárias administrativas a introduzir, viação a estudar, meios de exercer a soberania sem esforços excessivos, nem quebra da nossa dignidade nacional, cursos dos rios e afluentes, linhas de água, constituição geológica e, finalmente, uma apreciação exacta do que nos pertence, e do que estamos encarregados de civilizar»⁽³⁶⁾. Uma das causas que leva a comissão a dar parecer favorável às grandes travessias é que, passados os primeiros entusiasmos, o país se interroga sobre as consequências para a administração das colónias. E «quais os elementos de nova actividade nacional, tanto pelo comércio, como pela indústria portuguesas que dimanam de tão arrojadas aventuras, que vão além das vantagens científicas enunciadas a par da reivindicação política, que tão brilhantemente produziram, como afirmação da nossa dedicação científica, e do nosso trabalho como nação colonizadora?»⁽³⁷⁾

Nos escritos de Silva Porto é constante a referência à presença de estrangeiros no sertão por ele batido e que se infiltravam por toda a parte, ao contrário dos portugueses, que não se viam no interior de África. Numa carta de 7 de Março de 1890, pouco antes de morrer, comentando a ordem de Lisboa para suspender a expedição do capitão Couceiro ao Barotse, em consequência do ultimato, releva a necessidade do comércio como factor de ocupação escrevendo: «naturalmente a mudança de ministério deu causa de se sobrestar na expedição ao interior. Conquanto nada remediasse, visto que sem comércio nada se pode fazer por aqui, o passo foi errado para a nossa dignidade. O inglês procura meter a Sé na Misericórdia por ter o comércio da sua parte, e o português porque este lhe falta, procura limitar-se ao litoral: — sistema de loucos»⁽³⁸⁾.

Em ofício expedido à Associação Comercial do Porto, em 29 de Março de 1884⁽³⁹⁾, o major Henrique Augusto Dias de Carvalho anuncia a incumbência recebida de efectuar a expedição exploradora na região entre Angola e Moçambique para onde partiria em 6 de Maio seguinte, «tendo entre outros fins o especial de procurar novos mercados ao nosso comércio e indústrias, estudando tudo que possa interessar e garantir a propaganda e desenvolvimento do que reciprocamente possa convir nesse intuito a Portugal e aos países que a expedição tenha de atravessar». Mais informava

o chefe da expedição que «no que respeita a iniciar-se qualquer tentativa que conduza directa ou indirectamente a levar àquele sertão em larga escala os produtos da indústria portuguesa e abrir-lhes fáceis e abundantes mercados, incumbe-me o mesmo governo de procurar interessar desde já nesta expedição o comércio das praças de Lisboa e Porto». A circular que Henrique de Carvalho juntava a este ofício e que tinha dirigido a industriais e capitalistas do Porto e de Lisboa não é mais do que uma circular de caixeiro-viajante que vai fazer a praça da África:

«CIRCULAR A QUE SE REFERE O OFÍCIO ANTERIOR — A expedição portuguesa à África Central, encarregada de uma missão especial junto ao ‘Muata Ianvo’, grande potentado que domina na vasta região de Lunda entre as nossas possessões Angola e Moçambique, tendo de transitar por povoados ricos em marfim, cera e outros produtos hoje procurados nos principais mercados europeus, com a devida autorização, oferece seus serviços ao comércio do país, que poderá aproveitar, querendo, a oportunidade de dar saída às fazendas e géneros em armazém que a concorrência de similares tenha afugentado dos nossos mercados. Nesta encontrará v. ex.^a uma lista das fazendas e diversos artigos que têm mais pronta venda naqueles sertões, o que deve ser empacotado em volumes de peso não superior a 60 libras e de fácil manejo. Dará v. ex.^a as suas ordens para que nos invólucros desses volumes se leiam as iniciais da firma de v. ex.^a e a precisa numeração e numa outra face — E. P. A. C. — *Expedição Portuguesa Africa Central*. Os volumes devem ser acompanhados da cópia do inventário em que pela numeração se conheça o que compreende e seus respectivos valores. Uma comissão nomeada pelo governo fará entrega dos volumes que v. ex.^a enviar à expedição, e esta a essa comissão enviará, sempre que houver oportunidade, remessa dos produtos transaccionados, a qual efectuada a devida liquidação, fará dividir os interesses proporcionais aos valores recebidos. Como a expedição deve seguir no paquete de 6 de maio, pede-se a v. ex.^a, caso queira aproveitar-se dos seus serviços, se digne comunicar-me para o ministério da marinha e ultramar e fazer preparar o que tenciona enviar, até ao fim do mês de abril. A resposta de v. ex.^a é muito necessária para se proceder à nomeação da comissão e poder-se calcular os carregadores que será necessário ajustar com a devida antecedência. Será

v. ex.^a avisado do dia e local para onde devem ser dirigidos os volumes — De v. ex.^a, muito atento venerador e criado, o major *Henrique de Carvalho*, chefe da expedição. — Lisboa, 21 de março de 1884. LISTA — Espingardas diversas — espadas, idem — pólvora — bacias de arame — panelas de ferro — espelhos de diversas qualidades e tamanhos — barretes de lã, cores diversas — camisolas de lã — facas de diferentes qualidades — missanga de bordar, cores sortidas — contaria — almandrilha, etc. — coral fino e grosso — louças (faiança e outros géneros, das nossas fábricas) — canecas — tigelas — pratos, etc. — vidros diferentes — baeta amarela, vermelha e azul — diversos tons — panos diversos — chitas, idem — fardas, idem — veludos, idem — zuartes — tapeçarias de diferentes qualidades e tamanhos — lenços estampados — sedas diferentes — louça de folha — relógios — copos bronzeados — panos da costa — galões dourados — fio de ferro, de cobre e de latão — vários utensílios de ferro — chapéus de palha e outros — pistolas — chapéus-de-sol, de cores — caixas de música e harmoniuns — realejos — bonets bordados, de borla — fechos de porta e várias outras ferragens, incluindo pregaria — bugigangas e todos os mais artigos de fácil consumo e permutação nos sertões de África. — O chefe da expedição, o major Henrique de Carvalho.»

A 14 de Abril, a Associação respondia informando ter publicado um anúncio na imprensa com as instruções constantes da circular, e emitido, por sua vez, 1 500 circulares para fabricantes e comerciantes da praça no mesmo sentido. A Sociedade de Geografia de Lisboa, por igual, solicitou a colaboração da Associação Comercial do Porto. Tanto esta como a Sociedade de Geografia Comercial do Porto se prestaram a centralizar a recepção dos volumes com mercadorias vendáveis em África e para receberem as futuras indicações e encomendas. Uma vez em África, Henrique de Carvalho trocou copiosa correspondência com o comércio do Porto. No Boletim da Sociedade de Geografia⁽⁴⁰⁾ vêm publicadas muitas cartas, todas tratando do tipo de produtos vendáveis naquela parte de África.

Mas a mais festejada das expedições foi a de Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens. Na sessão de homenagem presidida pelo Chefe do Estado, realizada em Lisboa, o Presidente da Associação Comercial usou da palavra: «Ainda quando essa notável exploração só houvesse

fornecido valiosas informações à ciência geográfica, resolvendo alguns desses muitos problemas do continente negro que ela há tanto tempo lida em desvendar, a Associação Comercial de Lisboa julgaria do seu dever associar-se a todas as manifestações de regozijo e de reconhecimento, não só pelas considerações patrióticas que por igual devem obrigar a todos os portugueses, como pela importância que tem sempre para o comércio todas as questões que se referem ao conhecimento das diferentes regiões, e dos diferentes povos que habitam o globo. Mas ao interesse puramente científico, nesta memorável travessia, aliaram-se os interesses mais imediatos da civilização e do comércio. Marcou-se entre as nossas províncias de Angola e Moçambique, através do sertão, um caminho fácil, que poderá, convenientemente explorado, representar para a civilização e para o comércio uma larga esteira de progresso, uma fonte perene de vantajosa aplicação para o trabalho e para a indústria dos povos civilizados»⁽⁴¹⁾.

O relatório de 1885, da Associação Comercial do Porto, revela o regozijo da classe pela expedição e diz claramente porquê:

«Quando, na visita a esta cidade, depois da sua notável travessia pelo continente negro, tivemos a honra de receber no nosso edifício os insígnies exploradores Hermenegildo de Brito Capello e Roberto Ivens, procuramos revestir o acto da solenidade e da grandeza que correspondessem à imensidade do nosso reconhecimento e ao fervor do nosso entusiasmo. Nos termos em que os felicitamos, e na iniciativa que tomamos em solicitar para os beneméritos heróis uma recompensa nacional, podereis reconhecer que as nossas calorosas saudações, sem deixarem de compreender a singular coragem que a devoção cívica inspirara, sobretudo visavam à celebração da conquista por eles realizada de novos mercados para os nossos produtores e, portanto, do renascimento da nossa marinha mercante, pois que serão sem dúvida o comércio e a marinha os que terão de completar a grandiosa obra principiada pelos insígnies exploradores.»

A 16 de Dezembro de 1885, a Associação Comercial do Porto representava ao Rei, pedindo uma recompensa nacional para os exploradores Capello e Ivens⁽⁴²⁾. E aproveita o ensejo para relembrar repetidos pedidos de protecção para a marinha mercante e para a indústria da construção naval como meio de se poderem aproveitar as possibilidades agora em aberto

porque entre as instituições novas a atrair para a África estava o «curso activo e o movimento fecundo do comércio nacional». «É efectivamente de tais meios, senhor, que o nosso comércio precisa: o resto fá-lo-á ele pelo seu próprio esforço e pelo interesse que é sempre o poderoso incentivo da actividade mercantil...»

Na alocução dirigida a Capello e Ivens, na Associação Comercial do Porto, a 12 de Outubro de 1885, dizia-se: «O comércio desta praça, que tantas vezes se tem sentido desalentado pela má sorte que tem perseguido o glorioso império colonial dos nossos antepassados, sente revigorar-se ao ver que esse domínio, até agora quase nominal, se assegura e se afirma por factos tão caracteristicamente expressivos, como são a travessia que acabais de realizar desde Moçâmedes até Tete, marcando a estrada comercial que há-de ligar as nossas possessões da África oriental, com as da África ocidental, e demarcando no continente negro os limites desse segundo império, que parecemos fadados para estabelecer e para fundar como estabelecemos e fundamos o império do Brasil.»

E mais adiante: «De que serve, com efeito, possuir na Ásia, na África, ou em qualquer outra parte do mundo vastos territórios, susceptíveis de uma exploração fecunda e proveitosa, se a vida metropolitana se não desenvolver, sob uma benéfica influência? Julgo, portanto, expressar o modo de pensar e sentir do corpo comercial, que represento, declarando-vos que o facto que hoje assinalamos, e de que vós sois os heróis, representa como que um marco miliário no caminho da nossa vida político-colonial, que será um ponto de partida para uma nova jornada de prosperidade e de progressos. Delineados os largos limites de um mercado consumidor, no nosso ânimo fica radicada a convicção de converter a metrópole num centro de produção intensa, que com ela estabeleça as relações comerciais em que se traduz a vida florescente das nações modernas. Por isso vos saúdo».

Os homenageados, agradecendo, faziam «votos para que este profundo abalo que a travessia que acabamos de fazer produziu no espírito público, seja fecundo para o aproveitamento de antigos e novos mercados para o produto da nossa indústria, dando desenvolvimento aos centros de produção e justa retribuição ao desalento do trabalho nacional...»

Não será forçar os factos concluir pela primazia do interesse comercial nas famigeradas expedições africanas. Lançando as bases do colonialismo moderno através do comércio que era, então, a mais eficaz e a mais proveitosa arma de ocupação.

08. O ULTIMATO DE 1890

A partir de 1873, a totalidade da economia mundial, a seguir ao apogeu da industrialização, entrou num período de expansão reduzida, que se prolongou até 1896, e que os contemporâneos designaram por «A grande depressão»⁽¹⁾. Não foi esta «uma crise económica no sentido estrito da palavra, senão uma fase de mudanças estruturais combinadas com uma certa redução da expansão económica. Caracterizou-se sobretudo por uma deflação persistente de preços tanto para os bens industriais como para as matérias-primas e para os produtos alimentares, juntamente com um aumento do volume dos bens produzidos e de mercado e por rendimentos decrescentes do capital, relativamente aos primeiros momentos do capitalismo»⁽²⁾. Simultaneamente com esta crise, os últimos anos da década de 80 assistiram à mudança profunda das relações entre as potências europeias, lançadas na via do imperialismo, em grande parte devido à procura de novos mercados⁽³⁾.

Sobre a crise económica abateu-se a crise política provocada pelo ultimato da Grã-Bretanha a Portugal, enviado em Janeiro de 1890⁽⁴⁾. Era exigida a retirada das forças que operavam na região a ocidente da fronteira de Moçambique, em territórios do Malawi e da Rodésia actuais. A cedência do governo progressista português às exigências britânicas levantou o país em manifestações anti-britânicas, de oposição ao governo e, finalmente, projectou-se na revolta republicana de 31 de Janeiro de 1891.

A Associação Comercial do Porto veio a manifestar-se, não sem denunciar a perplexidade em que se encontrava, dada a influência a que estava sujeita e proveniente dos comerciantes ingleses do Porto assim como das relações comerciais que sempre mantivera com Inglaterra: «A classe comercial devia naturalmente ser uma das primeiras em que se fizessem sentir com grande energia as vibrações do sentimento patriótico, pois

que, não obstante o carácter cosmopolita do comércio moderno, e não obstante as complexas e seculares relações que existem entre o comércio português e o comércio da Grã-Bretanha...»⁽⁵⁾

É evidente que a consonância da burguesia mercantil do Porto com os clamores nacionais, estes exactamente a ultrapassarem a questão com a Inglaterra e a afirmarem-se crescentemente contra a ordem estabelecida, tinha as suas limitações. A 23 de Janeiro de 1890, António Enes escrevia: «A lenda de ser Portugal apenas uma colónia inglesa convém acabá-la praticamente, e para isso é necessário ligar estreitamente o nosso comércio com o das outras nações amigas. Os doze mil contos que importamos da Inglaterra, podemos pagá-los àqueles que nos são mais simpáticos; porém é indispensável que este movimento económico se faça serena e prudentemente»⁽⁶⁾. E a 25 de Agosto do mesmo ano, em outro artigo, após o tratado com a Inglaterra: «O Governo, calculando que o comércio e a indústria nacionais não deixarão de se insurgir contra as cláusulas do tratado com a Inglaterra que concedem amplas isenções e franquias à navegação e ao tráfico britânico nas duas Áfricas, procurou tranquilizá-las mandando-lhes dizer pela imprensa que o regime comercial da província de Angola em nada será alterado, e que o de Moçambique sofrera apenas a modificação resultante da liberdade do Zambeze, do Chire e dos seus afluentes»⁽⁷⁾.

Por onde claramente se pode ver como a burguesia mercantil estava agora entre dois fogos. Uma situação política que pretextava o avanço das ideias revolucionárias e uma política exterior lesiva da sua expansão, nomeadamente em África. A animosidade popular, por sua vez, pretendia a liquidação das relações comerciais com a Inglaterra, no que era apoiada por oposicionistas e intelectuais. Um panfleto distribuído no Porto, em 1890, Janeiro, apelava em termos o mais exaltados que se pode imaginar para a resistência aos ingleses que se supunha desembarcariam: «Apenas esses ladrões disparem o 1.º tiro sobre Leixões, MÃO BAIXA EM TODOS OS INGLESES QUE SE ENCONTREM EM PORTUGAL e fogo a todos os seus edifícios, estabelecimentos e armazéns, — principiando pelos armazéns de VILLA NOVA DE GAYA, onde aqueles ladrões teem os seus depositos de vinho.

In extremis-extrema!!!...

Nada de contemplanções com taes ladrões!!!...

Dinamite e mais dinamite!!!... Petroleo e mais petroleo!!!...»⁽⁸⁾

Muito mais importante que estes factos episódicos, era o ascenso quantitativo e qualitativo de uma nova classe de pequena burguesia nascida da prosperidade das décadas anteriores, a da urbanização processada. Classe onde o republicanismo lançava as suas raízes e que contestava, desde logo, o domínio da grande burguesia⁽⁹⁾.

Com a oposição do Parlamento ao tratado com a Inglaterra e com o desfavor da opinião pública, o governo tornava-se inoperacional. Antes disso, e logo a seguir à recepção do ultimato, com a queda do gabinete presidido por José Luciano de Castro, formou-se um outro, regenerador, presidido por António Serpa e às medidas por ele tomadas, pretextadas pela necessidade da defesa nacional, não sujeitas à aprovação parlamentar, classificou-as António Enes⁽¹⁰⁾ de ditadura. Mas a agitação popular prosseguiu em todo o país e é o exército que impõe, para formar novo governo, o general João Crisóstomo de Abreu e Sousa. Se com este ministério, a crise com a Inglaterra veio a ser resolvida *tant bien que mal*, o mesmo se não pode dizer da crise interna. «A situação financeira, reflexo de uma economia arruinada, gerava uma pavorosa crise de circulação. O metal volatilizava-se na medida que a circulação fiduciária aumentava assustadoramente»⁽¹¹⁾. Foi no decorrer do segundo ministério presidido pelo general João Crisóstomo, nos últimos dias de 1891, que o tesouro público se declarou insolvente ao atingir o prazo do pagamento do cupão da dívida externa⁽¹²⁾.

A Associação Comercial do Porto queixava-se de já não ser ouvida a sua voz pelos poderes do Estado e isto não seria privilégio, porque «redunda em proveito do Estado esse mesmo fomento aos interesses do comércio, visto como o comércio é sem dúvida um dos principais factores da riqueza geral, uma das mais produtivas e seguras fontes da prosperidade económica das nações, um dos mais sólidos e valiosos apoios das instituições políticas, dos governos, da manutenção da ordem e da paz. Ultimamente entre nós, por fatalidade parece terem-se invertido ou esquecido até certo ponto estes princípios evidentes. Iniciou-se uma política económica inteiramente errónea e destruidora de todas as grandes conquistas da liberdade, à sombra da qual a prosperidade do comércio e o desenvolvimento económico dos Estados só pode medrar e fortalecer-se. Julgou-se que as circunstâncias apertadas do erário, a inópia dos recursos do tesouro público podiam

ser remediadas por meio de operações e medidas em que, sem nenhum escrúpulo ou com transparente artifício, se sacrificavam e calcavam aos pés aqueles grandes princípios da liberdade comercial e do respeito pelos direitos e interesses legítimos do comércio, a troco de efémeras e duvidosas vantagens de momento»⁽¹³⁾.

O contexto político não ia a favor dos interesses da burguesia mercantil. Ainda no relatório do mesmo ano se analisava longamente a situação melindrosa em que se encontrava o país. E foi no meio deste desânimo geral para a classe que rebentou o 31 de Janeiro no Porto. Para analisar a situação reuniu expressamente a direcção da Associação a 4 de Fevereiro seguinte. Os presentes manifestaram-se pelo reconhecimento de que «era necessário dar força ao princípio de autoridade e manifestar a reprovação do corpo comercial para com todos os actos subversivos da ordem e atentatórios das leis estabelecidas, suposto fosse da índole desta corporação abster-se de intervir por qualquer forma em assuntos políticos, como convinha continuar a fazer»⁽¹⁴⁾. Ainda o mesmo relatório de 1890, publicado após os acontecimentos de Janeiro de 1891, analisa a situação geral do país. A Associação via-a com as cores mais negras. O aparelho do governo voltado para a questão com a Inglaterra abandonara a difícil situação interna que assim se agravava enormemente. Entre as dificuldades mais sérias, os comerciantes do Porto consideravam as financeiras do tesouro e os «recentes acontecimentos que no dia 31 do próximo passado Janeiro vieram surpreender e alarmar a nossa cidade, de súbito ameaçada de tornar-se teatro sanguinolento de uma luta fratricida!» Elementos de «grave transtorno económico» seriam o crescente desenvolvimento da corrente de emigração, a situação inquietadora das relações com o Brasil, o estado dos câmbios, a drenagem do ouro e outros. A administração pública, pelos motivos apontados, pelas mutações frequentes de ministérios, não atendia agora com a solicitude de outrora as petições da burguesia mercantil do Porto, nem sequer cumpria promessas solenes e categóricas, como as classificava. Assim desatendida, o que se lhe afigurava o caos estabelecido dentro do país, à Associação Comercial merecia o governo severas críticas. Curioso será anotar que, relativamente ao comércio colonial, apenas se reclamava indirectamente com a desatenção prestada à marinha mercante, pois nem sequer os efeitos do tratado com a Inglaterra

são mencionados no elenco das petições desatendidas: a questão vinícola, a questão das obras da barra e melhoramentos no rio Douro, legislação sobre as companhias de seguros, propostas acerca da navegação e marinha mercante, serviço aduaneiro. Porque o comércio colonial se processava via Lisboa, mesmo com produções nortenhas? A parte do relatório de 1890 dedicada à análise da «situação económica geral do país», se bem que despida de dados técnicos é esclarecedora (em Anexos), quanto aos sentimentos gerais que, na altura, animavam a corporação. A exposição desta à câmara dos deputados, em 15 de Setembro de 1890 (em Anexos), não descarta a análise das perspectivas comerciais africanas no contexto do tratado com a Inglaterra, mas ainda como perspectiva e, de modo nenhum, como questão de interesses lesados.

Era exactamente nesse ano de 1890 que a Associação Comercial defendia dever a classe manter-se unida, admitindo a sua vitalidade, embora, a existência de mais do que uma instituição. Em 1887, tinha-se fundado o Centro Comercial do Porto que, à data da sua instalação, já contava duzentos associados e no ano seguinte mais de seiscentos. Esta nova associação de classe, se não parece ter nascido de uma confrontação directa com a velha Associação, também se nos afigura dever-se à necessidade sentida pelo pequeno comércio, da defesa dos interesses próprios, porventura mal zelados pela associação da grande burguesia. O Centro nasceu de uma «Comissão de Vigilância», integrada de vinte elementos que se organizou «nesses momentos de desespero, provocados pela anarquia dos serviços aduaneiros». Se a direcção do Centro afirmava ter tido muita adesão, por outro lado, também, denunciava obstáculos e barreiras que se levantaram a impedir a aprovação da sua lei estatutária. No entanto, as dificuldades parece terem sido de ordem administrativa. Em 1893, trocava-se correspondência com a Associação Comercial do Porto, em que se afirmavam os interesses comuns. De qualquer maneira, o tipo de ligações mantidas e as preocupações imediatas que vieram a ocupar o Centro Comercial, denunciam claramente ser esta associação de classe de outro estrato da burguesia mercantil. Mais do que uma vez, nos seus relatórios, o Centro considera como congénere, em Lisboa, a Associação dos Lojistas, embora mantivesse as melhores relações com a Associação Comercial da Capital.

As suas posições entram pelo campo das preocupações sociais, com um tipo de linguagem e com uma prática que se demarcava qualitativamente da da Associação Comercial, muito mais voltada para os «grandes» problemas nacionais. Para além da formação de comissões sindicais, por actividades, para regularização dos problemas criados pelas relações de produção, o que fez pouco após a sua fundação, o Centro tomou a peito o socorro às vítimas da grande tragédia marítima de 27 de Fevereiro de 1892, os trabalhadores do mar. E fê-lo, a partir de considerandos expressos nos termos seguintes: «Considerando que o estado social da classe marítima em Portugal é de tal forma atrasado que não lhe permite formar uma noção dos seus próprios direitos e interesses, dando-se assim o facto isolado e indigno da civilização de haver uma população trabalhadora e heróica que vive em absoluto abandono e alheia às garantias da lei e aos benefícios da cooperação e da previdência associativa»⁽¹⁵⁾. A proposta feita a 1 de Março de 1892, da criação de uma associação para assistência à classe dos marinheiros e pescadores do norte de Portugal, tinha efectivação no ano seguinte com o Instituto de Protecção às Classes Trabalhadoras. Em carta de 19 de Maio de 1892, endereçada ao Secretário da Comissão de Beneficência às vítimas do naufrágio, o Centro dizia que oxalá os recursos do Instituto «lhe permitissem atenuar a crise de fome que já começa a sentir-se e para mitigar a qual a caridade particular é impotente». Entretanto, as vítimas do sinistro marítimo já tinham sido socorridas «ao passo que as classes operárias, essas lutam com todos os horrores da miséria»⁽¹⁶⁾.

O Centro participou, em Lisboa, nos dias 27 e 28 de Dezembro de 1893, no Congresso organizado por diversas associações económicas, de que não fazia parte a Associação Comercial do Porto. Este congresso foi deliberadamente convocado contra a nova lei de contribuições e tomou um aspecto com características de sedicioso. Resumiu assim as suas conclusões: «Não pagar mais novos impostos, porque o contribuinte já mal pode pagar as antigas, e obrigar os governos, sejam eles quais forem, a serem económicos»⁽¹⁷⁾. Um comício público marcado pelo Congresso para o dia 29, no Coliseu dos Recreios, foi proibido pelo Governo. O Centro, no mesmo dia, pronunciava-se sobre a decisão governamental: «Aberto um tão funesto conflito entre o trabalho e os poderes dirigentes, que não querem compenetrar-se das circunstâncias extremas em que aquele luta,

mais do que nunca é absolutamente indispensável que a reacção subsista, robustecida pela firme solidariedade, para que esta severa lição indique de vez o caminho que cumpre seguir». Perante os protestos levantados, o governo dissolveu a Associação Comercial de Lisboa, a Associação Industrial Portuguesa e a Associação Comercial dos Lojistas de Lisboa, promotoras do Congresso. No Porto, então, foi convocada uma assembleia de todas as associações comerciais, para o Palácio da Bolsa, e para os primeiros dias de Fevereiro⁽¹⁸⁾.

Para além destas intervenções, bem significativas de o Centro englobar uma fracção da burguesia mercantil do Porto mais dinâmica e mais atenta aos problemas sociais do seu tempo, menos elitista do que a acantonada na Associação Comercial, podemos observar como as suas tomadas de posição relativamente às colónias se vão, igualmente, à medida que o tempo avança, tornando mais frequentes e interessadas. No caso do ultimato e do convénio luso-britânico, o Centro, dada a sua constituição de comerciantes nacionais, apresentava-se sem os embaraços que a presença de ingleses na Associação lhe criava. E isso se reflecte nas tomadas de posição respectivas (Anexos).

Curioso de assinalar é o facto de ter sido no Centro Comercial que o explorador africano, Álvaro de Castelões, proferiu, a 12 de Dezembro de 1891, uma conferência em que defendeu a «alienação de todas as colónias provadamente inúteis, ideia cuja oportunidade pode ser contestada, mas que, cada vez mais, se recomenda à atenção do governo e do país, cujo patriotismo deve ser orientado numa direcção útil e honrosa, contrariamente àquela a que nos tem sujeitado um domínio colonial, absorvente e inglório»⁽¹⁹⁾. Assumir esta opinião quando ainda estavam vivos os ecos do ultimato, representa, de facto, uma abertura de espírito e, talvez, uma coragem que nem todas as classes estariam em condições de exhibir.

O PROTECCIONISMO DE 1892 .09

Em Janeiro de 1892, formava-se um gabinete de coligação, chefiado por José Dias Ferreira e com Oliveira Martins na pasta da Fazenda. Como a situação financeira do país e os problemas aduaneiros eram dos que mais afligiam a burguesia mercantil do Porto, a nomeação do último para a Fazenda deve ter sido um dos motivos que despertou novas esperanças na Associação Comercial, manifestadas em representação dirigida ao Rei, em 22 de Janeiro de 1892. Nela oferecia o seu apoio à administração pública, desde que esta prosseguisse todo um programa que expunha, o que resumia desta maneira: «O comércio desta praça espera que o governo de Vossa Majestade assim proceda sem afrouxar, e que na sua política económica se mostre fiel aos grandes princípios da justa liberdade comercial e industrial, garantidos nas nossas leis, e condição inseparável da regeneração nacional»⁽¹⁾. Os comerciantes batiam-se ainda pelo livre cambismo favorecedor das trocas comerciais, em Portugal, e inibidor do desenvolvimento industrial. Faziam-no exactamente nas vésperas do estabelecimento de pautas inteiramente proteccionistas. E logo a análise feita à «situação geral do comércio do país sob o ponto de vista dos interesses desta classe» veio declarar-se contra «as propostas financeira e tributárias que a opinião unânime do país rejeitou em clamorosos brados de protesto», incluídas nas medidas denominadas de «salvação pública», e classificou de intolerável a situação criada pelas «ultraproteccionistas ideias no comércio internacional», cuja aplicação cerrara o mercado nacional aos artefactos de todas as nações estrangeiras e cujos direitos proibitivos tinham tornado incomparavelmente mais caro o custo de vida. A Associação diz-se não ser hostil ao trabalho e à indústria nacional mas não concordar com os exageros que considera injustificáveis a que fora levado o protecționismo.

Em exposição dirigida ao Rei e datada de 1 de Outubro de 1892 a Associação volta à carga com longa argumentação contra as pautas decretadas. «A própria indústria já começa a reconhecer os perigos de um excessivo protecçãoismo, porque essa doutrina anti-económica aplicada na generalidade e levada às últimas consequências, vem afinal a ferir também as próprias indústrias, que a julgavam ilusoriamente o seu salvatério». As pautas — argumentavam — fechando-nos assim os mercados estrangeiros, a solução estaria em tratados comerciais que estabelecessem a reciprocidade. Por isso se batiam os comerciantes do Porto que agora insistem nessa solução. Exactamente no mesmo sentido, isto é, reclamando tratados comerciais e opondo-se às pautas proteccionistas foi nova representação ao Rei, datada de 7 de Abril de 1893⁽⁴⁾. Contraditoriamente, a Associação Comercial do Porto não se mostrava pessimista quanto ao curso dos negócios: «A sua vitalidade (do comércio) mantém-se e reaparece geralmente sem intermitências de desânimo, e menos de retrocesso. As transacções internacionais avolumam-se. O movimento dos capitais não afrouxa. A navegação prospera. As empresas comerciais seguem o seu curso regular. O crédito continua a exercer as suas variadíssimas funções. A riqueza geral no conjunto das nações civilizadas não acusa depressão». E o mesmo dizem do comércio do Porto, apesar de se queixarem de ameaças tributárias desfavoráveis, de novo as pautas, etc. Mas em 1894, e a propósito da navegação, ainda a Associação Comercial dizia que «o comércio colonial, as relações com as nossas possessões ultramarinas, careciam de protecção eficaz e bem pensada por meio de judiciosas providências, que todavia os governos não tratam de efectuar»⁽⁵⁾. Respondendo a uma consulta oficial sobre o regime bancário do ultramar, em 2 de Maio de 1895⁽⁶⁾, a Associação Comercial do Porto manifesta-se abertamente contra todo o sistema de monopólios, e defende «que convirá sobretudo abolir os privilégios que mais imediatamente tendem a embaraçar a livre expansão das transacções mercantis, e são obstáculo ao desenvolvimento dos negócios e das relações coloniais. Facilitar estas relações, especialmente com a indústria e comércio da metrópole, é que deve ser o grande objectivo a ter em vista na questão sujeitas.

Respondendo a urna consulta da Junta Consultiva do Ultramar sobre a alteração de direitos pautais para os vinhos importados nas colónias por-

tuguesas, elevando-os para os vinhos de origem exótica e conservando-os para os de origem portuguesa, a 28 de Março de 1895⁽⁷⁾, a Associação preconizava que permanecessem, sem qualquer alteração, as taxas estabelecidas nas pautas coloniais quanto a direitos de importação de vinhos estrangeiros embarcados sob bandeira portuguesa, e se baixassem para todos os vinhos portugueses as taxas de importação que deveriam ser reduzidas a um mínimo.

Foram, de facto, as pautas proteccionistas que vieram permitir a introdução de produtos portugueses no Ultramar⁽⁸⁾. Simplesmente, sendo o Norte do país grande produtor de vinho e tendo, na altura, o predomínio total da indústria de fição e de tecidos, tendo sido exactamente esse tipo de mercadorias o mais beneficiado com o protecționismo, a burguesia mercantil do Norte não tinha ainda, nessa altura, hipótese de mercado que escancarasse as portas à produção portuguesa.

Dizia o relatório de 1896:

«A indústria de fição e tecidos que há pouco tempo ainda começou a desenvolver-se entre nós, tem-se quase limitado a suprir as necessidades do consumo interno, o que já não é pouco, e o que vai gradualmente conseguindo, segundo se infere do estado estacionário em que se manteve, no triénio de 1893 a 1895, a importação dos artigos similares de procedência estrangeira. Ao mesmo tempo, o comércio exportador vai procurando introduzir os artigos da indústria portuguesa de tecelagem nas nossas possessões africanas; mas como o comércio colonial se encontra ainda ao presente exclusivamente concentrado na praça de Lisboa, que o exerce como verdadeiro monopólio, graças ao regime de comunicações e transportes que tem vigorado entre a metrópole e os portos portugueses de África, sucede que a exportação para ali dos mesmos artigos não tem tomado o incremento que haveria a esperar-se outras tivessem sido as condições do serviço de navegação entre o continente do reino e as colónias. Confiamos, porém, que a cláusula de uma escala mensal pelo porto de Leixões, quer à ida quer à volta dos paquetes que vão fazer o serviço de navegação para a África, que a esforços da nossa corporação e devido também à boa vontade e espírito recto e imparcial do snr. ministro da marinha, foi introduzida nas condições do concurso para a adjudicação

do mesmo serviço que, como se sabe, é subsidiado pelos cofres do Estado, há-de poderosamente influir no nosso comércio colonial, permitindo que nele também se intrometa o norte do país, por intervenção desta praça do Porto, que tem bons recursos para isso desde que lhe facilitem os meios que lhe têm faltado de comunicação e transporte. A indústria dos tecidos de algodão, que é consideravelmente mais importante no norte do que no sul do reino, como já demonstramos quando tratamos da importação da sua matéria-prima, e à face dos respectivos algarismos, não será quem menor proveito aufera desta descentralização dos serviços de navegação, há tanto tempo reclamada e só agora obtida.»

Respondendo ao ministro da Marinha, em 20 de Novembro de 1896⁽⁹⁾, a uma consulta sobre incentivo a dar a investimentos dos capitalistas portugueses em Lourenço Marques, aproveita para, desacreditando das possibilidades de êxito, afirmar que a praça se encontra em situação de grande desânimo pelas razões seguintes: paralisação de certos ramos de negócio atribuída principalmente à ausência de um regime favorável de relações comerciais com o exterior; o monopólio creditício do Banco Ultramarino do Ultramar, trabalhando com taxas de juro e de prémio exagerados e outro tipo de exigências que desanimavam a iniciativa comercial; e o grande motivo de queixas permanentes, a ausência de carreiras de navegação directas entre os portos de África e Leixões.

O relatório de 1900 informava ter havido, em 1898, facilidades de embarque, em Leixões, para os portos de África, pelo que, em parte, se havia corrigido a posição da exportação portuense nas estatísticas, quanto aos tecidos de algodão, relativamente a 1897. As medidas sanitárias aplicadas no Porto de Leixões voltaram, depois, a desfigurar os valores reais da exportação de artefactos do Norte.

Nesta altura, já muito bem sabia a burguesia mercantil do Norte, como vimos, aliás, o que para ela representava a indústria têxtil. Se é que não dependia directamente dela, pelo menos em parte, a mesma burguesia. Em 22 de Dezembro de 1897, a Associação Comercial do Porto dava notícia⁽¹⁰⁾ ao ministro da Marinha e Ultramar de uma importante reunião da Câmara de Comércio de Liverpool, realizada a 6 do mesmo mês, e na qual estivera presente o vice-cônsul britânico em Luanda. Essa reunião fora promovida

para estudar a diminuição da exportação dos produtos da indústria têxtil inglesa, designadamente das manufacturas de algodão. Pretendiam os ingleses reconquistar nos mercados externos a preponderância antiga dos seus artefactos. O vice-cônsul em Luanda informara a assembleia sobre a África Ocidental e que, só nas mercadorias originárias de Manchester, importadas por Angola, em 1896, se verificara, relativamente a 1891, uma diminuição de cerca de 1 665 toneladas. Esta diferença era atribuída à entrada em vigor das pautas e ao desenvolvimento da indústria de tecidos em Lisboa e no Porto, a qual estava a abastecer aquele mercado. Dado o balanço que os comerciantes de Liverpool tinham feito às possibilidades de Angola, nomeadamente a recente expansão da cultura e do comércio do algodão, temiam os do Porto que capitalistas ingleses viessem a estabelecer naquela colónia a indústria de fiação e de tecidos, assim arruinando a da metrópole, cujo desenvolvimento se devia em grande parte àquele mercado.

Em 1899, já a Associação Comercial do Porto aparecia a reclamar perante o ministro da marinha acerca da elevação da taxa de desconto praticada pelo Banco Ultramarino. Fazia-o em representação de alguns comerciantes portugueses na África, o que manifesta o tipo de relações comerciais em funcionamento⁽¹¹⁾. Na mesma altura, são publicadas estatísticas de exportação, comparando o movimento da praça do Porto com o geral do país:

Algodão		Movimento Geral do País			Movimento da Praça do Porto		
		1896	1897	1898	1896	1897	1898
Tecidos	crus	455,2	408,9	762,3	138,7	271,2	1014,5
	tintos e estampados	502,4	695,9	1337,3			
	em obra	122,7	150,0	207,7			

E o relatório explica:

«A estatística atribuída até ao ano de 1897 uns valores excessivamente modestos à exportação de tecidos pela praça do Porto, ao passo que fazia figurar na exportação pelo sul somas importantes. Tal diferença não existia de facto: os tecidos de algodão são em grandíssima parte de exportação

portuense; mas como não havia, até àquele ano, meios de comunicação directa entre o nosso porto e os da África, sucedia que os tecidos seguiam daqui para Lisboa, em caminho-de-ferro, sem transitarem pela alfândega, saindo depois de lá para as nossas colónias africanas e aparecendo como de exportação lisbonense na estatística aduaneira. Deixemos estabelecer-se, com carácter permanente, regular e assíduo, os serviços de navegação directa daqui para a África, e nós veremos rectificadas nas estatísticas, em pouco tempo, e levadas aos seus competentes lugares, as cifras que ali andam trocadas, a induzir em erro de apreciação.»

Será pelo menos curioso constatar como as contradições provenientes de um sistema se fizeram sentir logo no início da grande expansão das relações comerciais entre a Metrópole e as colónias.

A Associação Comercial tendo tomado conhecimento de que se projectava a criação de depósitos oficiais de vinhos portugueses em África, a 18 de Outubro de 1897⁽¹²⁾, endereçou ao ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria o seu parecer sobre o assunto. O jornal «O Século», de 15 de Janeiro de 1899, viria a informar que quem quisesse mandar tipos de vinho adequados ao, gosto dos indígenas já o podia fazer, para Lourenço Marques, remetendo-os com as despesas pagas e acompanhadas de um certificado de origem para o «Depósito oficial dos vinhos portugueses» naquela cidade⁽¹³⁾.

No seu parecer, porém, a Associação portuense não concordava nem com os princípios nem com a prática dos depósitos oficiais. Entendia que iam contra a liberdade comercial; além disso, não faltavam mercados, o que não havia era condições para concorrer, dado os preços, pelo que o que mais importava era aliviar os impostos excessivos, e dar protecção à marinha mercante; considerava ainda que de medidas como esta «não só nenhum benefício colherá o comércio de vinhos, mas apenas se implantará o sistema pernicioso quanto a nós de centralizar nas mãos do governo o modo de negociar, que não pode nem deve deixar de ser resultado da iniciativa individual».

Permanecia a preocupação da burguesia mercantil do Porto na defesa do livre cambismo. Comentando uma circular⁽¹⁴⁾ de António Eduardo Villaça, datada de 29 de Setembro de 1898 logo após ter assumido a gerência dos negócios da marinha e ultramar, que consultava as «corporações

entendidas e interessadas sobre medidas de fomento colonial», sobre a remodelação do sistema das pautas ultramarinas e metropolitanas com vista ao fomento das trocas comerciais com as colónias, não só a Associação se congratula com o projecto como aproveita para chamar a atenção para outros factores de que igualmente dependia: o regime bancário ultramarino (contra cujo monopólio há muito se batia a Associação), a questão dos transportes e tarifas ferroviárias nas colónias, a da tributação local, a da circulação ali da moeda de cobre e de prata, a da navegação e transportes marítimos.

Nesta altura, faziam-se, portanto, sentir já as reacções de uma economia dependente que, a partir de Moçambique, começava a manifestar-se na defesa dos interesses locais e contra imposições de diversa ordem provenientes da Metrópole. Não eram, ainda, significativamente, interesses de uma burguesia comercial local mas radicavam na burocracia estatal que tomava consciência do defraudamento a que as finanças provinciais estavam a ser sujeitas. O direito pautal sobre os vinhos portugueses fora aumentado, por portaria local, de 1 real para 375 réis. Logo recalcitou a Associação Comercial do Porto representando junto do ministro da Marinha, com telegrama e carta, ambos de 3 de Dezembro de 1898⁽¹⁵⁾, expondo as suas razões que envolviam os direitos e a escala alcoólica. Ora tais medidas haviam sido tomadas para obviar ao que estava a passar-se: comerciantes havia que despachavam aguardente à sombra da lei proteccionista para o vinho, defraudando assim os réditos da aduana. Uma carta enviada pelo inspector geral dos vinhos ao ministro da Marinha afirmava indispensável uma fiscalização, a fim de discriminar o «vinho preparado», das aguardentes, mais ou menos bem disfarçadas, que, a título de «vinho para preto», se têm introduzido em Moçambique⁽¹⁶⁾.

Se é facto que as pautas de 1892 permitiram a conquista dos mercados, especialmente dos da África Ocidental, para a produção portuguesa, foram também o ponto de partida para a aceleração de uma exploração colonial que, a partir daí, tomaria o cariz próprio da exacerbação do colonialismo económico: obtenção das matérias-primas coloniais pela metrópole com preços impostos por esta e colocação nas colónias dos excedentes da produção metropolitana. Bastante mais tarde eram analisados, nesse aspecto, os resultados obtidos com as pautas de 1892:

«As pautas de 1892 tornaram Angola em dependência económica da Metrópole; sendo a nossa maior província e aquela que luta com maiores dificuldades, causadas por uma série de acidentes nascidos do exagero pautal de 1892, sem que se tenha acompanhado essa protecção das medidas complementares indispensáveis. Os *tecidos de algodão*, fabricados na metrópole, constituíram o factor mais apetecido da nossa indústria, ao ingressarem em Angola. Tecidos *riscados* ou *brancos* pagavam, quando de procedência metropolitana, 10 % das taxas exigidas pela mercadoria estrangeira. *Antes da guerra mundial*, as taxas específicas sobre os tecidos de algodão, pagos pela mercadoria estrangeira, correspondiam a mais de 60 % *ad valorem*. E, todavia, nem sempre a concorrência do algodão estrangeiro, entrando na colónia, era molestada por aquela elevada taxa pautal sobre algodões estrangeiros. Angola fez ouvir a sua voz, jamais atendida, sem jamais ter chegado a um acordo satisfatório. O que agora acabamos de expor sobre *tecidos de algodão* (essencial produto de permuta com o indígena) poderíamos generalizar. A contrapartida deste benefício pautal, expresso nas pautas de 1892, poderia ser a da cooperação do capital português na própria agricultura angolense, facilitando por este modo a concessão de um largo benefício pautal usufruído pelas importações em Angola. É isto necessário? Pensou-se alguma vez nestes assuntos?»⁽¹⁷⁾

Era o próprio ministro das Finanças que, em 1926, denunciava: «De há muito temos a noção errada de que as colónias são apenas um mercado à nossa produção natural ou fabril. Desde que elas nos recebam os tecidos de algodão, os lanifícios e os vinhos, tudo vai bem»⁽¹⁸⁾.

Ora, em 1898, a Associação Comercial do Porto, via-se confrontada com uma contradição que se lhe punha, defendendo, ainda nessa altura, os princípios do liberalismo económico («A liberdade de trabalho foi sempre o lema desta Associação Comercial do Porto»)⁽¹⁹⁾, quando ela mesma reconhecia os benefícios retirados do protecçãoismo decretado seis anos antes. Referia-se a Angola e afirmava ser «...África, que já hoje serve de principal mercado a alguns produtos industriais da metrópole...»⁽²⁰⁾.

Discutia-se a concessão de exclusivos para as províncias ultramarinas e a aprovação, na câmara dos deputados, do respectivo projecto de lei pusera em pânico os industriais do norte do país. Alegava ainda a Associação que os capitais ingleses, estando como estavam a perder o mercado de

Angola, haviam formulado em Liverpool desejos de investir em Angola. O descontentamento no Porto era grande por ver «tornar em lei do país uma concessão de exclusivos, que mata a concorrência industrial e comercial, que é a principal força de uma nação que ambiciona a sua independência e o completo desafogo das suas finanças depauperadas»⁽²¹⁾.

Mousinho de Albuquerque, quando governador de Moçambique, foi criticado não somente por esferas oficiais como também por comerciantes e industriais do Porto, devido a iniciativas que tomara, de fomento da indústria local, aliás extremamente incipiente. Conforme diz, «a muitas pessoas tenho ouvido a opinião de que nada nos convém que se desenvolvam as indústrias em Moçambique»⁽²²⁾. Mousinho discordava, embora parcialmente, porque entendia «que não devemos promover e auxiliar o estabelecimento de indústrias que venham competir com as já existentes em Portugal ou mesmo com aquelas que haja probabilidade de se poderem montar com bom êxito na metrópole»⁽²³⁾. Tinha concedido alguns exclusivos. Na sessão legislativa de 1898 tencionava o governo apresentar um projecto de lei para regular a concessão de exclusivos no ultramar. Foi a Lisboa uma comissão de industriais do Porto que conseguiu demover o governo. Os membros da comissão falaram com Mousinho e tentaram obter dele uma declaração formal contra os exclusivos. Mousinho confessa ter-lhes garantido que nada faria que fosse contra os interesses da indústria nacional⁽²⁴⁾.

A 16 de Junho do mesmo ano, a Associação Comercial do Porto respondia⁽²⁵⁾ a uma consulta da Associação dos Industriais de Tecidos de Algodão, sobre a Carta Orgânica da Companhia de Moçambique, opinando «que, estando expressamente estipulado na referida carta, que nenhum exclusivo poderá ser dado ou posto em prática sem consentimento do governo, é neste sentido que esta Associação entende que devem todas as corporações esforçar-se por obter que, em caso algum, seja concedida licença à Companhia sem prévia consulta às associações de classe mais importantes do país, para que não possa ser afectada ou morta a indústria florescente da metrópole».

Datada de 29 de Setembro recebia a Associação uma circular do ministro da marinha e ultramar sobre fomento colonial. Nessa circular se põem claramente as contradições emergentes de se pretender simultaneamente

as colónias para mercado dos produtos metropolitanos e o desenvolvimento destas. Fora no sentido da promoção de novas indústrias nas províncias ultramarinas que se havia promulgado o decreto com força de lei de 21 de Maio de 1892. O decreto foi dubiamente interpretado mas contra a opinião dos que entendiam poder conceder-se o exclusivo para o exercício de qualquer indústria, independentemente dos processos empregados, prevaleceu a interpretação segundo a qual o privilégio tinha de aplicar-se a um determinado processo, e somente a esse, reconhecendo-se embora que o privilégio de processo pudesse transformar-se em exclusivo de indústria. Dadas estas ambiguidades — informa a circular —, «o governo apresentou ao parlamento, em 15 de janeiro de 1897, uma proposta de lei determinando as condições em que poderia ser concedido o direito exclusivo do fabrico de produtos de qualquer indústria. Nessa proposta de lei adoptaram-se os princípios do decreto com força de lei de 30 de setembro de 1892, que no reino regula a concessão de exclusivos de introdução de indústrias novas. O artigo 1.º desta proposta de lei consignava a seguinte doutrina: O governo poderá conceder, se o julgar oportuno e conveniente aos interesses do país, nas condições deste decreto, o direito exclusivo do fabrico de produtos de qualquer indústria, que, à data da concessão, não esteja em exploração na região a que se referir o exclusivo, ou que não exista no reino com larga exportação para os mercados ultramarinos. Como se vê da redacção deste artigo, o autor da proposta, compreendendo bem a necessidade de harmonizar os interesses industriais das colónias com os da metrópole, punha restrições à concessão de exclusivos nas províncias ultramarinas, procurando defender os interesses das indústrias que tivessem já um largo desenvolvimento no país. Mas ainda assim este artigo suscitou sérios reparos e protestos por parte dos industriais do reino, aos quais se afigurava que não ficariam bem garantidos contra a concorrência de produtos similares vindos das províncias ultramarinas. Parece que alguns industriais do reino vão até julgar necessário, não somente que se não conceda exclusivo a indústrias similares nas províncias ultramarinas, mas que se proíba o estabelecimento, nas condições normais e ordinárias, dessas indústrias. Das resumidas considerações que vimos de expor, infere-se que nem o decreto de 21 de Maio de 1892, nem a proposta de lei pendente da resolução do parlamento resolvem por completo o problema a que no

princípio aludimos, pelo que respeita à garantia eficaz dos direitos e dos interesses que reclamam e defendem as indústrias nacionais. Mas serão aceitáveis e justificáveis os direitos e os interesses, em nome dos quais, por parte das indústrias do reino, se pretende contrariar de um modo excepcional o desenvolvimento das colónias? É claro que, se houvéssemos de atender unicamente a considerações de ordem geral e à aplicação dos princípios de liberdade de indústria, que prevalecem na nossa legislação, não seria fácil encontrar argumento que valesse para contrapor ao livre exercício de qualquer indústria que não reclame, favor nem privilégio. Mas na política colonial há ainda, e haverá decerto por muito tempo, normas especiais, ditadas exactamente pelo empenho de, sem tolher o desenvolvimento das colónias, assegurar cada vez mais a influência e o predomínio da metrópole. Escusado é mencionar muitas das principais manifestações dessa política que, forçoso é confessá-lo, quase sempre tem visado a sacrificar em benefício da metrópole a expansão e o desenvolvimento colonial. Parece que não podemos hesitar, no momento actual, em prosseguir na mesma política mas devemos forcejar por que não sejam somente as colónias as sacrificadas e por não nos afastarmos da regra de que o sacrifício só é tolerado e só se justifica, quando reconhecidamente redunde em um benefício geral muito maior.»

Aí está um texto que exemplarmente significa as contradições patentes num sistema de relações coloniais e com as quais a administração pública se debatia, pretendendo, ao mesmo tempo o desenvolvimento imperioso das colónias e utilizá-las para os excedentes da produção industrial da metrópole: «Cumpre agora considerar os interesses coloniais, que não podem nem devem merecer menos protecção do que os interesses da metrópole. Se não hesitamos em subordinar os interesses coloniais aos interesses da metrópole nas considerações que precedem, se entendemos que é forçoso assegurar o progresso das indústrias do reino, dando-lhes a certeza de poderem, sem contestação, ou apesar de concorrências que facilmente vençam, contar com determinados mercados ultramarinos, é porque seria inexplicável que negássemos o único meio de adiantamento que podem ter, visto ser naturalmente escasso o mercado que se lhes oferece na metrópole. Mas razões de não menos peso e considerações não menos valiosas militam em favor dos interesses coloniais, que temos obrigação

de proteger, quando de nenhum modo estiverem em desacordo com os da metrópole, antes forem mais um elemento de prosperidade geral»⁽²⁷⁾.

O Centro Comercial, em exposição ao ministro da Fazenda, de 14 de Setembro de 1893, relativa a medidas fiscais⁽²⁸⁾, informava que o comércio colonial era obrigado, pelas pautas de 1892, a centralizar na metrópole os produtos das nossas colónias, destinados a países estrangeiros. Esses produtos só podiam beneficiar das pautas desde que exportados para a metrópole e sob bandeira nacional. Assim fora o crescimento desse tipo de reexportação:

1885	1400 contos
1886	1700 »
1887	2250 »
1888	2700 »
1889	3700 »
1890	3900 »
1891	3950 »
1892	4425 »

As reexportações estrangeiras, em sentido inverso, isto é, da metrópole para as colónias, em aumento até 1891, tinham diminuído no ano imediato à entrada em vigor das pautas, da forma seguinte:

1885	1615 contos
1886	1600 »
1887	1980 »
1888	2820 »
1889	3270 »
1890	3090 »
1891	4145 »
1892	3400 »

Também o Centro reconhecia os benefícios que a indústria nacional estava a tirar das pautas, no comércio colonial. Assim se reduzia o nosso débito comercial nos mercados externos, provocando uma menor emigra-

ção do ouro. Ora a crise do país fizera subir o prémio do ouro que atingira um máximo superior a 25 %. Este prémio dificultava o comércio importador, encarecendo as mercadorias e onerando o consumo. Considerava o Centro que o prémio não produziu o mesmo efeito sobre a exportação e reexportação, tanto dos produtos da metrópole, como dos «riquíssimos géneros coloniais, entre eles o café, o cacau e a borracha. O prémio do ouro, para este importante ramo comercial, tem sido e é um verdadeiro *prémio de exportação*. Calculando muito modestamente esse prémio do ouro na média de 20 % teremos as seguintes verbas, como *prémio de exportação*, para os produtos coloniais, de condições aliás desfavoráveis para os restantes ramos de comércio e para os consumidores nacionais:

1891	790 contos
1892	885 contos

A 22 de Fevereiro de 1899, a Associação Comercial do Porto reclama⁽²⁹⁾ junto do ministro da marinha e ultramar contra o aumento do prémio de transferência de fundos de Lourenço Marques para o continente do reino, pelos transtornos que isso ia causar a «alguns dos comerciantes desta praça que estão em relações com a nossa província de Moçambique, e têm ali casas filiais estabelecidas».

Seria ao encerrar do século que a burguesia mercantil do Porto acabaria por considerar os mercados coloniais como essenciais à sua expansão. Por um lado, os mercados tradicionais do vinho tinham oscilado, ao longo do século dezanove, frente a vicissitudes várias, e as indústrias têxteis viam claramente como apenas o mercado da África poderia dar saída aos seus excedentes. Por outro lado, as pautas proteccionistas de 1892, perante as quais os comerciantes do Porto, de início, se mostraram tão reticentes tinham permitido claramente que se visse como o futuro das trocas comerciais estava nos novos mercados africanos.

De 31 000 contos de produtos exportados em 1900, cerca de 10 600 eram de vinho⁽³⁰⁾. Este que, exportado do Porto, num total, em valor, de 6 960 386\$000, em 1888, e em cuja importação participavam as províncias portuguesas da África e da Ásia com 8 058\$000, passou, em 1900, aos seguintes valores, respectivamente: 7 951 608\$000 e 82 831\$000⁽³¹⁾.

Pequena percentagem mas que permitia considerar do «maior interesse»⁽³²⁾ o mercado de África que, nos últimos anos, vinha a registar «uma li-sonjeira progressão ascendente» e que o ano decorrente de 1901 mais acentuava. «Nas devidas proporções, e nas circunstâncias actuais, é este o mercado que melhor futuro nos permite antever para o consumo dos nossos vinhos...»⁽³³⁾

Com os tecidos estava a suceder o mesmo. Os números disponíveis não permitem demarcar exactamente a participação da indústria do Norte na sua exportação para as colónias, dado o facto de ter permanecido até ao fim do século a situação que obrigava os exportadores do Porto a socorrerem-se do porto de Lisboa, por falta de carreiras directas com a África.

De qualquer maneira, a burguesia mercantil do Porto acordava definitivamente para África. O Relatório da Associação, referente a 1900, inclui uma exposição, «Questões coloniais — Projecto de um museu comercial e colonial no Porto» (Anexos) que nos dá conta disso mesmo. Datava de pouco tempo a «expansão da actividade comercial e industrial do Porto para as colónias» mas os resultados já realizados eram de «grandíssimo valor». A consciência dessa realidade nova não tinha ainda conquistado a totalidade da classe. Mantinha-se o óbice da ausência de carreiras regulares entre os portos do Norte e a África, contra o que vinha a Associação a lutar de há anos. Nesse ano, a Direcção da colectividade criara uma nova comissão de estudo dedicada à marinha mercante e colónias, e falava na «organização de um plano sistemático de expansão colonial, centralizado nesta cidade».

Este plano, que se iniciava com a instituição de um museu comercial e colonial não teve expressão imediata. Viria, porém, a ter repercussão para o fim do século com a criação do «Movimento pró-colónias», iniciativa da burguesia mercantil do Porto, que acabou por agitar o Norte e todo o país com a sua propaganda colonial e cujo remate foi a exposição Colonial de 1934.

A NAVEGAÇÃO E A BURGUESIA MERCANTIL DO PORTO .10

Uma das maiores preocupações da burguesia mercantil do Porto, ao longo do século XIX, foi o do estado ruinoso da marinha mercante. Armadores e construtores navais do Porto sentiam muito particularmente os efeitos nefastos dos tratados de 1810 e da independência do Brasil. Reduzira-se enormemente a tonelagem transportada e o que fora uma indústria próspera entrava em agonia acelerada. Quando os setembristas começaram a imaginar um futuro diferente para as colónias africanas, logo se lhes pôs o problema dos transportes marítimos, sem os quais não podiam subsistir os domínios. As ligações entre a metrópole e Angola eram suplantadas pelas que se desenvolviam entre aquela costa africana e o Brasil, graças ao tráfico da escravatura, e entre os portos portugueses e os da costa oriental africana eram praticamente nulas.

Logo após a sua organização, a Associação Comercial do Porto estava a representar, a favor dos seus armadores, junto da Rainha. A 14 de Outubro de 1835, expunha-lhe o seguinte: «A navegação portuguesa enquanto o Brasil foi uma colónia, podia existir e prosperar através dos maiores entraves e dos mais pesados encargos que sobremaneira a carregavam, mas logo que cessaram as grandes conveniências que lhe resultavam dos interessantíssimos exclusivos que gozava, ela se foi ressentindo e caindo progressivamente em tão grande abatimento que bem pode hoje dizer-se que Portugal já não tem navegação e que a sua bandeira que outrora descobriu novos mares e novos mundos, e abriu à Europa os portos do Oriente, flutuando com respeito em todos os portos conhecidos, tem desaparecido desses mares e desses portos. Os navios apodrecem nos portos, os marinheiros fogem do país natal, e os fretes do agonizante comércio português vão ser presa da navegação estrangeira. O Tejo e o Douro apresentam este tristíssimo quadro».⁽¹⁾

Dado o fim específico desta representação, qual era a de pedir protecção, esse estado de coisas é atribuído aos pesados encargos sobre a marinha mercante, de que estaria livre a estrangeira. Solicita a abolição de numerosas alcavalas e de peias burocráticas.

Um decreto de 16 de Janeiro de 1837 favorecera com 15 % de dedução na importância dos direitos que pagavam nas alfândegas todas as mercadorias despachadas importadas em navios portugueses. Este benefício pautal, obtido a partir da solicitação das Associações Comerciais, permitira o que a mesma Associação classifica de grande incremento da marinha mercante nacional⁽²⁾. Por isso se dirigia às câmaras dos deputados e senadores, a 31 de Agosto e a 28 de Setembro de 1841, contra o aumento de 3 % nos emolumentos das alfândegas e contra a abolição do benefício de 15%. O curioso é que a direcção da Associação não era unânime quanto a este assunto e os seus protestos não vieram a ter êxito⁽³⁾. À Câmara dos deputados, a Associação alegava que a medida faria desaparecer do Báltico e do Mediterrâneo a navegação portuguesa, privando os marinheiros portugueses do treino necessário à sua formação para a marinha comercial e de guerra. E contrapunha o benefício de que desfrutara ao protecçãoismo conservado a favor da agricultura e da indústria: «convém advertir que a Nação Portuguesa, por sua posição geográfica e possessões ultramarinas também é navegadora, e se as pautas têm por primeiro objecto proteger a indústria fabril e a agricultura, não deve ficar em despeito a classe Navegação, abolindo o único favor que a protege»⁽⁴⁾. A exposição à Câmara dos Senadores limita-se à repetição, *ipsis verbis*, da de 14 de Outubro de 1835⁽⁵⁾.

O declínio vinha, como dissemos, de 1810, e as suas causas mais profundas mergulhavam no abandono da política pombalina, na última década do século XVIII. Em 1820, de uma frota de muitas centenas de navios existentes no final do governo de Pombal, restavam apenas duas centenas⁽⁶⁾. As ligações regulares com a África, apenas a meio do século vieram a ser consequentemente consideradas. Foi Sá da Bandeira quem negociou um contrato para o estabelecimento de carreiras regulares entre Lisboa e Luanda. O primeiro contrato atribuía ao concessionário, António Bernex Philippon, um subsídio de 58 contos anuais. Tendo ficado sem efeito, foi negociado outro contrato idêntico com a Companhia União

Mercantil, constituída para esse fim. A companhia dispunha de oito navios, executou o contrato durante seis anos, ao fim dos quais faliu, não obstante o subsídio que, então, montava a 75 contos⁽⁷⁾. Eram as primeiras carreiras a vapor. Dois anos mais tarde, foi negociada nova concessão com uma companhia inglesa, Bailey & Letham, para as ilhas adjacentes e África Ocidental, com um subsídio de 200 contos. Em 1868, formou-se a Empresa Lusitana, com vinte navios, que navegou para Angola até 1881. Em 1871, foi criada a Empresa Insulana de Navegação, com dois navios, que iniciou carreiras regulares para os Açores. Dois anos depois, fundou-se a Empresa Nacional de Navegação para ligação com os portos de Cabo Verde, Guiné e portos de Angola. Em 1887, a Mala Real Portuguesa que foi de vida efémera⁽⁸⁾. A ligação com a África manteve-se, até 1880, nas mãos da companhia inglesa. Após a falência da Mala Real, o governo contratou com a Deutsche Ost-Afrika Linie, alemã, as ligações com Moçambique. Ao findar do século XIX, Portugal possuía apenas o número insignificante de 46 navios a vapor com o ainda mais insignificante total de 57 271 toneladas⁽⁹⁾.

A burguesia do Porto, apenas no final do século interessada na África, também só nessa altura equacionou os problemas correspondentes da ligação marítima com os seus portos. Até lá, se a marinha mercante a preocupava, isso acontecia a partir da sua qualidade ou de armadora ou de carregadora. É no relatório de 1866, que a Associação Comercial jubilosamente anuncia que o porto de Leixões, «esse sonho doirado», deve realizar-se. Dever-se-á assinalar ter sido nesse ano que, pela primeira vez, a Associação dava conta de que estavam a processar-se trocas de envergadura entre a metrópole e as colónias tendo chegado ao Tejo «importantíssimos carregamentos» de produtos coloniais.

A par com os contratos subsidiados para ligação marítima com os portos de África e o fomento de companhias nacionais decretavam-se isenções destinadas a favorecer o enriquecimento da nossa frota. A 6 de Fevereiro de 1875, o ministro da Fazenda, António de Serpa Pimentel, apresentava uma proposta de lei para prorrogar até ao fim do ano de 1876 o prazo fixado pelo art. 1.º da carta de lei de 1 de Maio de 1872 para a importação, livre de direitos de nacionalização, de barcos movidos a vapor, comprados ou mandados construir no estrangeiro. Estas e outras disposições similares

aplicavam-se somente a barcos cuja propriedade fosse de súbditos portugueses ou de companhias autorizados por decreto do governo português e a navegarem em conformidade com as leis do reino⁽¹⁰⁾.

É claro que a política de protecção se tornava extremamente controversa, pelas contradições que envolvia, e na base das quais estava a falta de produção nacional que atendesse às exigências do novo tipo de relações coloniais, a estabelecer com a extinção do tráfico negreiro. Esse novo tipo de relações descrevia-o lapidarmente António José de Seixas: «A missão portuguesa em África, nas possessões que ali sustentamos é nossa opinião que se deve *limitar* a civilizar os indígenas e a fazer-lhes criar necessidades para satisfazê-las com os lucros do seu trabalho, permutando os produtos do solo africano com os do reino, animando por este modo o comércio e a navegação entre a metrópole e as colónias, estabelecendo mercados, e criando consumidores para as indústrias agrícolas e fabris que Portugal possuir»⁽¹¹⁾. Defendia uma organização dos armadores do reino e da praça de Lisboa para concorrência com os estrangeiros nas permutas comerciais entre o Zaire e os portos de Portugal e da Europa. Reconhecia serem poucos os produtos portugueses passíveis de utilização na permuta, mas supri-se-ia essa carência com produtos estrangeiros trazidos até um entreposto lisboeta e reexportados, depois, para as feitorias portuguesas. «Possuindo Portugal o domínio que lhe não é contestado na África ocidental, a que nos temos referido, tem ali um vastíssimo campo para consumo não só das suas indústrias do presente, mas do seu poderoso desenvolvimento dos séculos futuros, como do seu comércio e navegação»⁽¹²⁾. Defendia, em 1880, a alteração das pautas decretadas em Moçambique, em 1877, estabelecendo-se direitos diferenciais mais pronunciados para o comércio e navegação com a Metrópole. Assim como a criação de uma carreira de vapores entre os portos de Moçambique e a Metrópole para, com tudo isto, se ir *aportuguesando* Moçambique que, na altura, tinha todo o seu comércio nas mãos de estrangeiros, com tarifas aduaneiras de grande favor para eles. «Moçambique, na sua actual situação, é um *Praço* em que o directo senhor tem todos os encargos, o *Enfiteuta* todas as vantagens, lucros e regalias, sem pagar foro algum nem estar sujeito a laudémio»⁽¹³⁾. As receitas de Moçambique reduziam-se às da alfândega e entendia deverem ser aumentadas. Seixas põe, assim, claramente, além do enunciado das

contradições referidas, o contencioso secular à volta da rendibilidade das colónias. Assunto por estudar e para cujo esclarecimento cabal muito se terá ainda de andar, certamente, na investigação por fazer. No entanto, atrevemo-nos a adiantar uma achega de detalhe, justamente para a época em causa. E por onde se pode ver, até que ponto, quer a navegação, quer os investimentos praticados eram, realmente, um encargo aleatório para a metrópole, no sentido de que, sendo algumas das verbas investimentos, teriam a contrapartida da sua própria rendibilidade.

Para o ano económico de 1884-85, as colónias foram subsidiadas da seguinte forma:

Despesa ordinária

Subsídio à Eastern and South African Telegraph Company Limited para um cabo entre Aden e Natal, tocando Moçambique L. Marques	22.500\$000	
Subsídio à empresa nacional de navegação entre as ilhas de Cabo verde e a Guiné	23.000\$000	
Subsídio à empresa Eduardo Pinto Basto e Ca., pela navegação entre Lisboa e portos de Moçambique	40.500\$000	
Importância de financiamento à imigração para África	10.000\$000	96.000\$000

Despesa extraordinária

Deficit do orçamento das províncias ultramarinas	350.000\$000	
Expropriação de terrenos para o caminho-de-ferro e porto de Mormugão	60.000\$000	
Despesas c/ o estabelecimento de novas missões ou estações civilizadoras e exploração em África	50.000\$000	460.000\$000 556.000\$000

Se bem se analisar este orçamento, de imediato nos daremos conta de que, na realidade, a Metrópole financiava-se mais a si mesma do que às colónias.

Moçambique pagava o subsídio à navegação e não somente na verba consignada mas ainda em 31 500\$000 réis, subsídio adicional fixado

em contrato de 9 de Maio de 1883⁽¹⁴⁾. O autor citado anota ser esse total de 72 000\$000 réis absorvido pelo défice orçamental de Moçambique incluído nos 350 000\$000 do conjunto das colónias. Ora, segundo o Código Comercial, a navegação entre os portos portugueses de qualquer parte do mundo só podia ser feita em navios portugueses. De 1880 a 1882, em três anos portanto, ao porto de Moçambique, tinha ido um navio português... Para além do Cabo, não havia praticamente navegação portuguesa e o intercâmbio comercial era nulo⁽¹⁵⁾. Quer dizer, uma medida tendente a privilegiar a marinha mercante nacional retirava às colónias qualquer possibilidade de equilibrarem a sua balança de pagamentos com a Metrópole. O caricato era que os produtos encarecidos no seu preço e no frete, nos dois sentidos, tinham de se nacionalizar estrangeiros para, transportados em barcos não portugueses, poderem ter entrada nas colónias ou em Portugal.

«O diferencial que beneficia na África a reexportação da metrópole compensa muito largamente os gastos ocasionados pela vinda ao Tejo das mercadorias que se reexportam; porém a província, que já sente a redução da receita na sua alfândega, vem a pagar pelo mesmo preço a mercadoria directamente importada do estrangeiro e a que passou por Lisboa: perde na receita e não poupa na despesa. Com estes e mil outros artifícios próprios de outras épocas as colónias portuguesas não logram prosperar.»⁽¹⁶⁾

Verba por verba desse orçamento, vemos que a primeira se destina a uma companhia telegráfica estrangeira. É muito problemático que as ligações obtidas justificassem o investimento. A segunda e a terceira iam inteiramente a favor de companhias metropolitanas. A quarta visava a colocação de colonos europeus, o que se se pode considerar uma medida favorável ao desenvolvimento africano, também pode ser levado à conta de solução dos excedentes demográficos. Se os investimentos (e até que ponto eram gratuitos?) no caminho-de-ferro e porto de Mormugão poderiam ser levados realmente à conta de encargo da metrópole, mas certamente a serem remunerados, já a verba com as estações civilizadoras terão que considerar-se um mero investimento a favor de Portugal, pois as mesmas se destinavam antes de mais à tentativa de promoção do comércio de produtos nacionais no interior, onde os mesmos estavam a ser concorridos pelos estrangeiros, como vimos.

Regressando aos problemas postos à burguesia mercantil do Porto pela marinha mercante, vemo-la a tomar posição, em 1881, e a pedido da congénere lisboeta, perante o decreto de 18 de Agosto daquele ano e relativo ao exclusivo de cabotagem que a bandeira portuguesa gozava em todas as províncias ultramarinas. Em representação ao rei⁽¹⁷⁾, apoiando-se sempre nos argumentos já adiantados pela Associação de Lisboa, insurge-se contra a medida que permitia a todas as embarcações estrangeiras o comércio e navegação de cabotagem entre todas as províncias ultramarinas e também entre os portos de cada uma das províncias da Guiné e de S. Tomé e Príncipe.

«As províncias da Guiné, de S. Tomé e Príncipe não florescerão sobre as ruínas da navegação portuguesa, que decerto sucumbirá, se for exposta à luta da concorrência livre com a marinha mercante da Inglaterra, da França e da Holanda, aquela pobre e desajudada de todo o favor oficial, esta opulentíssima e largamente subsidiada pelas leis dos seus respectivos países. No parecer da Associação Comercial de Lisboa os meios de transporte, que a navegação nacional oferece às províncias ultramarinas, que o decreto em questão pretende favorecer, são suficientes para satisfazer todas as necessidades do seu comércio em condições vantajosas de preço, de segurança e de regularidade de tempo. Esta corporação respeitável considera, por isso, as providências ditatoriais de 18 de Agosto sendo vãs para facilitar as transacções comerciais das províncias da Guiné, de S. Tomé e Príncipe, não atendendo a nenhuma exigência colonial, que as justifique sem a sanção do parlamento, devem ter sobre a navegação portuguesa desprotegida, e em virtude disso decadente, uma influência nefasta. E este ramo da indústria nacional com razão deve queixar-se do estado, que o fere tão desapiedada como injustificadamente, devendo-lhe ao contrário protecção e amparo».

O mais importante é que os comerciantes do Porto, ao adiantarem argumentos da sua lavra, ridicularizam «as abstracções ou utopias» do *laissez faire*, eles que, relativamente às pautas proteccionistas, quase invariavelmente foram defensores intransigentes do livre cambismo:

«Senhor! O prurido da liberdade civil e política deu ao povo francês as ditaduras populares, o despotismo dos cônsules e a ambição absorvente dos imperadores. A concorrência livre converte as populações operárias

em hordas de proletários famintos. *Laissez faire* proclama-se e o espírito explorador não encontrando limites nem barreiras, quer obter pelo menor preço a matéria-prima por excelência, o homem, reduzindo-o, senão à dura condição de escravo doutras eras, à do proletário do tempo actual. O corpo comercial entregue aos labores ordinários da sua profissão, nem despreza o estudo, nem aborrece as especulações científicas; mas, como regulador supremo das modificações económicas do país, deseja ver funcionar o senso prático como o critério mais infalível e mais justo. O estudo dos factos industriais e mercantis em toda a sua minuciosidade e no maior número possível deve preceder o estabelecimento das regras gerais, a que debalde se pretenderão subordinar estes mesmos factos, se elas não forem a expressão rigorosa das suas ligações e relações. As regras e as leis serão vãs, inúteis e insensatas, se não traduzirem a sequência, a relação natural e por isso inalterável dos factos, que pretendem reger.»

Em 1883, por causa do artigo 4.º da lei de 27 de Dezembro de 1870, que determinava que os géneros e mercadorias de produção própria das possessões nacionais ultramarinas, transportados directamente em navios nacionais, pagassem nas alfândegas do continente e ilhas adjacentes metade dos direitos estabelecidos na pauta geral das alfândegas; e por causa de uma outra disposição concedendo o mesmo benefício a produtos fabricados em oficinas de concessionário de terras em Moçambique, a Associação passa à defesa nítida de interesses particulares: «Nas condições actuais da navegação mercante nacional para as províncias ultramarinas, o exclusivo do benefício, adstrito às embarcações empregadas nesse serviço, só pode servir de estorvo ao desenvolvimento do comércio, prejudicando o maior número, sem vantagem sensível para um número limitadíssimo de armadores»⁽¹⁸⁾.

Na altura, de facto, os transportes marítimos agonizavam. Justamente nesse ano de 1883, embora o número das construções navais nos departamentos marítimos do Norte aumentasse, diminuía a tonelagem das embarcações construídas, porque se faziam apenas pequenas embarcações de cabotagem⁽¹⁹⁾. E Ramalho Ortigão descreve nostalgicamente o panorama do Douro, dois anos mais tarde: «Lembram-se ainda os que passaram pelo Porto há vinte ou trinta anos, o que era o rio Douro, visto de cima do Muro? Lembram-se da grande floresta de navios portugueses

à carga e à descarga, em Massarelos e Miragaia? Das complicadas e longas dinastias, numeradas, das barcas e dos brigues, construídos nos estaleiros do Ouro? Pois bem; eu não vi, ultimamente, um só navio português de longo curso, nas águas do Douro. E o estaleiro do Ouro — com que mágoa o digo! — acabou»⁽²⁰⁾.

Foi a 11 de Janeiro de 1887 que a Associação Comercial do Porto dirigiu uma petição ao Rei, requerendo claramente a abertura de um concurso público para a empresa portuguesa de navegação regular para a África com a obrigação de tocar o porto local. Nos considerandos com que introduzia o requerimento, reconhecia estarem-se a emendar os erros e negligências antigos relativamente às colónias. No entanto, considerava ser necessário não deixar de completar «a frutuosa obra da regeneração e do engrandecimento do nosso poder colonial». Entre as medidas a tomar, sem gravames excessivos para o tesouro da metrópole, estaria «o empenho de facilitar as comunicações para as nossas possessões da África, por via da navegação regular e frequente entre os portos do continente português e os da costa africana. Hoje, que o comércio da metrópole com o reino de Angola, Benguela e os outros governos e províncias do continente negro se tem desenvolvido consideravelmente; hoje, que se esperam, com indubitável fundamento, novas riquezas e novas fontes de exploração comercial com a abertura dos caminhos-de-ferro de Luanda e de Lourenço Marques, — a necessidade de novas e mais rápidas e amplas comunicações é de todo o ponto reconhecida e imperiosa. Foi, certamente, obedecendo a esta corrente de interesses, que há pouco pretendeu constituir-se uma poderosa Companhia ou empresa portuguesa, propondo-se fundar uma nova carreira mensal de vapores entre Lisboa, Porto, Madeira, Açores, S. Tomé, Cabinda ou Congo, Luanda, Benguela, Cabo e Lourenço Marques (Moçambique), etc., e pedindo para isso uma subvenção anual do governo, com a obrigação do transporte gratuito de certo número de colonos, etc. A vantagem de tocarem no Porto alguns vapores de carreira regular para as possessões da África portuguesa é de primeira intuição para o comércio desta praça; e, por isso, esta Associação Comercial não podia deixar de aplaudir e secundar pela sua parte tão importante empreendimento, e de recomendar com toda a eficácia à atenção do ilustrado governo de Vossa Majestade a ideia iniciadora de

um tal movimento de vitalidade económica, de que há infalivelmente a esperar os mais auspiciosos resultados.»

A Associação garantia não faltarem capitalistas interessados no negócio e mesmo que «se apresentarão no concurso público diferentes pretendentes»⁽²¹⁾.

O relatório de 1889 volta a deter-se nos problemas da marinha mercante, destacando a sua importância para «um povo comerciante e possuidor de vastos domínios coloniais». À falta de atenção prestada outrora se devia «o estranho facto de Portugal, que em tempos possuiu uma poderosa e florescente marinha, se achar reduzido a proporções inferiores às de outros pequenos países da Europa que só muito mais tarde começaram a ter navegação regular». E «o comércio não pode prescindir da navegação, e pelo mesmo modo um país que possui colónias não pode prescindir de forças navais, e simultaneamente de marinha mercante, porque há-de ser esta que se incumba de servir as relações comerciais entre as colónias e a metrópole». Reconhecia, no entanto, a Associação que os poderes públicos estavam a prestar melhor cuidado a estes assuntos, escolhendo as pessoas chamadas a gerir a pasta da marinha e ultramar. E citava dados obtidos da conferência marítima que tivera lugar na Associação a 8 de Março: «Reunidos, os restos da nossa marinha de comércio, davam ainda, no ano de 1880, uns 89 600 metros cúbicos de capacidade em um número de 505 embarcações. Já era bem pouco. Em 1885 estes números tinham descido para 479 navios deslocando ao todo 85 900 metros cúbicos, e em princípios de 1889 ficavam reduzidos à miséria de 455 navios, da capacidade total de 78 200, e da tonelagem média de 170 metros cúbicos. Segue-se, pois, que, actualmente, reunindo tudo o que temos de marinha mercante, vapores, navios de vela de alto bordo e longo curso, de grande e de pequena cabotagem, não apuramos mais. Cinco anos, ou mesmo três anos ainda por este caminho, e a marinha portuguesa de comércio será inferior em número, capacidade e qualidade de barcos à marinha parcial de qualquer pequeno porto estrangeiro, à do porto de Nantes, por exemplo, que em 1887 dispunha já de 379 navios da capacidade total de 68 000 metros cúbicos, e da tonelagem média de 179. À medida que as outras nações marítimas conseguem elevar o efectivo das suas marinhas mercantes, e alargar por este meio a sua participação no comércio do

mundo, a bandeira portuguesa retrai-se, como vemos, da navegação, e ameaça desaparecer brevemente de cima dos mares. Galeras; barcas, brgues e lugres portugueses que aí navegam ainda, e que foram dos mais veleiros e mais sólidos navios do seu tempo, se fossem hoje submetidos a uma vistoria rigorosa, ficariam, sem dúvida, condenados por velhos e retirados da navegação. Temos pouco material para o mar e esse mesmo que temos não se presta, nem satisfaz, na sua máxima parte, às condições de transporte em que agora se exerce o comércio marítimo. A aplicação do vapor à navegação, e as subsequentes descobertas e aperfeiçoamentos introduzidos neste sistema, por um lado, e pelo outro, o desenvolvimento lá fora das indústrias do carvão e do ferro, fizeram com que a marinha de vela descesse rapidamente de percentagem no quadro geral da marinha mercante de cada nação, ao passo que a navegação a vapor vai ali recuperando e alargando o espaço que a outra deixara: assim, na Inglaterra, a tonelagem de navios de vela, que era em 1882 de 51 p. c. do total geral da marinha mercante inglesa, ficava em 1889 em 36 p. c.; e nos Estados Unidos da América, entre 1880 e 1888, a mesma tonelagem descia de 70 para 60 p. c. A França tinha em 1887 na sua marinha de comércio mais de 50 p. c. de barcos a vapor, e Portugal, em 1889, não tem mais de 26 p. c.! É este o nosso confronto com as grandes marinhas de primeira ordem. Não podemos ter a pretensão de as imitar e não é, portanto, deste confronto que nos vem a maior humilhação nem também o mais perfeito conhecimento do estado de decadência real a que chegamos».

Ao findar do século, as posições do Centro Comercial, relativamente às questões coloniais, coincidiam, geralmente, com as da Associação Comercial. Mas, ao percorrermos os relatos das actividades de uma e de outra corporação, afigura-se-nos existir um maior dinamismo na novel associação da classe mercantil. O Relatório do Centro Comercial referente a 1889-1890 reproduz uma conferência do seu membro activo Bernardino Carlos Azevedo Vareta, sobre a marinha mercante, na qual, após dar extensas informações sobre o que, nessa actividade, se passava em diversos países, passa a historiar a construção naval no Porto:

«O estabelecimento de estaleiros do Estado no Porto, e a adjudicação da construção de navios de guerra à indústria particular não são factos novos para esta cidade. Já nos tempos áureos de D. Manuel e de D. João III,

diz o almirante Quintella, havia arsenais para a construção de navios de guerra não só no Porto como em Aveiro e Viana. Ainda há pouco antes da adaptação do velho edifício do Trem do Ouro a uma padaria militar, as proporções e a divisão do edifício atestavam a importância que ainda em época não muito remota ele atingiu como arsenal, com estaleiro adjunto. Não há potência marítima digna deste nome, e Portugal não abdicara então este glorioso brasão, que não tenha diferentes portos de armamento e construção naval nos principais núcleos da actividade marítima, evitando assim uma centralização funesta ao desenvolvimento homogêneo das suas forças. Não precisamos nós restaurá-lo no Porto e criá-los no Algarve e em alguma das mais importantes estações do Ultramar, a exemplo da Inglaterra que tem uma esquadra e um depósito naval exclusivamente para a Austrália? Ainda em época recente se construíram navios para o Estado nesta cidade com excelente resultado, como o mostra a seguinte resenha:

«Em 1840 — O brigue «Tamega», de 14 peças pelo construtor José Machado; Em 1843 — O brigue «Douro», de 20 peças, pelo construtor Bernardino Joaquim de Azevedo; Em 1844 — O brigue «Serra do Pilar», de 20 peças, pelo mesmo construtor; Em 1845 — O cutter «Conde de Thomar», de 4 peças, pelo mesmo construtor; Em 1846 — A escuna do mesmo nome, de 5 peças, pelo mesmo construtor; Em 1846 - a escuna «Duque da Terceira», de 4 peças, pelo mesmo construtor; Em 1848 — A corveta «Porto», de 24 peças, pelo mesmo construtor. Antes desta época, em 1837, tinham sido construídos em Vila do Conde pelo construtor Machado os cutters «Mindello», «Tejo», e «Serra do Pilar», de 3 peças cada um.

«A persistência e o desenvolvimento das obras prova o seu êxito: infelizmente essa iniciativa fecunda do governo de Costa Cabral não foi continuada pelos seus sucessores. Quando muito os governos, reconhecendo as superiores qualidades do operário do norte, tem adoptado o sistema de empreitadas, o que levou os nossos melhores construtores a largos tirocínios no Arsenal de Marinha, mas isto mesmo parece ter-se ultimamente abandonado. E contudo essas qualidades que tanto recomendam o operário do norte, cujo núcleo principal se encontra desde séculos nas freguesias limítrofes dos concelhos de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim, são de tal ordem que as construções do Porto e Vila do Conde são de há muito conhecidas e recomendadas pela sua solidez, perfeição

e barateza, e no arsenal de Lisboa tem-se na mais elevada conta o mérito dos carpinteiros do Porto que ali vão procurar trabalho. A mão-de-obra bem educada por uma tradição secular, a aptidão inata, a energia activa, a moralidade e sobriedade do operário do norte, são inexcusáveis, e ainda hoje em que a decadência da indústria e a falta de aprendizes apenas pode dar uma pálida ideia do vigor da sua produção, ainda hoje a maior parte dos navios nacionais e brasileiros e alguns estrangeiros vêm expressamente fazer as suas grandes reparações no Porto.

«Sabe-se com que respeitável contingente contribuiu a navegação brasileira para a vitalidade dos nossos estaleiros, sabe-se que os últimos navios construídos no Porto desde 1867 até 1877, quando já se não construíam para Portugal, foram destinados ao Brasil. Que melhor recomendação em favor da perfeição e da economia das obras do Porto e que novo e vigoroso incentivo para a restauração da construção naval portuguesa que poderá readquirir na imensa e florescente república brasileira um importantíssimo mercado para os seus produtos? Não há comparação possível entre o preço porque pode ficar uma construção no Porto, comparada com o seu custo no Arsenal de Marinha de Lisboa. Devemos à obsequiosidade de um amigo a seguinte nota do preço porque ficaram ao Estado os últimos navios construídos no Arsenal:

«Canhoneira «Rio Ave», de 263 toneladas, 34.178\$066; por tonelada, 118\$400. Canhoneira «Rio Vouga», de 581 toneladas, 104.494\$226, por tonelada, 177\$533. Canhoneira «Zambeze», de 369 toneladas, 84.819\$883; por tonelada, 229\$600. Guardando as devidas proporções entre o custo de um navio de guerra e de um mercante, mas advertindo que aqueles a que nos vamos referir foram de madeiras e materiais superiores, vemos pela nota seguinte o custo dos últimos cascos construídos no Porto, verificado pelos próprios contratos das construções:

«Em 1874 — Barca brasileira «Marianinha», de 238 toneladas, 7.700\$000; aparelho, custo aproximado, 8.000\$000; soma total, 15.700\$000; e por tonelada, 65\$960. Em 1875 — Lugre brasileiro «Marinho 7.º», de 280 toneladas, 7.300\$000; aparelho, custo aproximado, 7.500\$000; soma total, 14.800\$000; e por tonelada, 52\$850. Em 1876 — Patacho brasileiro «Marinho 6.º», de 186 toneladas, 7.700\$000; aparelho, custo aproximado, 7.000\$000; soma total, 14.700\$000; e por tonelada, 79\$030.

Temos pois razão para crer que a diferença de 30 % assinalada em favor da indústria particular será excedida em benefício do Estado nas construções do Porto.»

Em face destes dados, o conferencista defendia o relançamento da indústria naval no Norte para o que preconizava várias medidas a serem tomadas pelo governo.

O relatório da Associação Comercial de 1894 volta a expressar as lástimas pela ausência de incentivos que se entendiam como o salvatério do definhamento da marinha mercante:

«Falando sobre os interesses comerciais considerados em si mesmos, diremos que esses interesses não têm infelizmente logrado merecer aos poderes dirigentes o cuidado e as atenções que deviam consagrar-se-lhes. Em favor da nossa marinha mercante, esse auxiliar poderoso e imprescindível de todo o desenvolvimento do comércio externo, em fomento da navegação nacional, muito pouco ou nada se tem feito. Nem sequer se tratou mais de uns prémios decretados já há alguns anos, para animar o desenvolvimento da marinha mercante nacional, que nunca passaram de projecto no papel! O comércio de cabotagem ainda há pouco teve de reclamar contra uma exigência arbitrária e injustificada com que se pretendia sobrecarregá-lo, aliás sem vantagem nenhuma para o Estado.»

Na sessão de 21 de Agosto, da Direcção, foi feita a participação da vinda mensal de um dos paquetes da Empresa Nacional de Navegação a Leixões. Foi exarado um voto de louvor à mesma empresa «por assim facilitar as relações comerciais desta praça com o comércio dos portos da África Ocidental».

Em 1896, a Associação continuava a bater-se porque se estabelecessem e firmassem «estreitas relações mercantis entre o comércio e os portos do norte do país, e as colónias portuguesas de África». A Empresa Nacional de Navegação pusera objecções à vinda a Leixões, alegando que os seus paquetes já aí vinham desde 1894, mas que o movimento das mercadorias e fretes do norte era pequeno. A Associação protestou e no novo concurso da navegação para a África foi incluída a cláusula da escala mensal obrigatória por Leixões de todos os paquetes da companhia que fizessem carreira entre os portos do continente do reino e os Açores e portos da África. Em novo concurso dispensou-se a escala de Leixões desde que os paquetes não

trouxessem carga para o Porto. Nova reclamação e a pretensão de novo deferida. «E assim — dizia a Associação — tem agora o comércio do nosso porto e do norte do país este meio de estender a sua fecunda actividade para os nossos vastíssimos domínios ultramarinos e de estreitar as suas relações comerciais com os largos mercados africanos que prometem rica expansão no futuro, e de cuja ajuizada exploração poderemos tirar óptimos recursos para a nossa regeneração económica na metrópole».

Em 1897, a Associação permanecia na mesma aspiração: as ligações directas entre o norte e a África.

«Foi sempre motivo de especial cuidado de todas as Direcções que nos antecederam o problema momentoso do renascimento do nosso poderio ultramarino, do nosso regímen e administração coloniais e dos meios de estreitar e facilitar as relações entre as nossas colónias e a metrópole. Somos dos que acreditam ainda no rejuvenescimento da pátria portuguesa, e dos que temos fé no futuro nacional, desde que saibamos aproveitar e fomentar as riquezas inexploradas do nosso império colonial. Não é este relatório lugar próprio para estudar este assunto debaixo do ponto de vista político. Sob o ponto de vista mercantil, porém, sabe-se que uma das principais condições para que o nosso comércio possa utilizar os recursos coloniais e explorar os mercados, sobretudo das nossas ricas possessões africanas, consiste na facilidade de comunicações com os nossos portos do continente. Não podíamos nem devíamos descurar este assunto para sermos fiéis ao vosso mandato e para prestarmos um serviço importante ao trabalho industrial e comercial do norte do país. Empregamos, por isso, todos os esforços para conseguir que no programa do concurso de navegação para a África ficasse exarada a condição de, ao menos uma vez por mês, tocar um vapor dessa carreira em Leixões. Não foi pequena a luta, mas com satisfação o dizemos, vimos correspondidos os nossos desejos pelo nobre ministro da marinha, conselheiro Dias Costa, que prestou assim a esta Associação um serviço relevante, que seria imperdoável não mencionar aqui, e a vossa Direcção viu com prazer galardoados os seus esforços, porque uma brilhante manifestação do comércio desta praça lhe veio demonstrar que é a suprema aspiração do Porto o tornar a capital do norte num grande centro de actividade nacional. Assim deve ser e há-de ser, porque à medida que o progresso industrial aumenta no país, é o norte

que dá o maior contingente para esses ressurgimentos das nossas forças económicas. É tempo, por isso, que, sem ser por intermédio de Lisboa, se façam as nossas exportações para a África e que de lá venham directamente para o Porto os produtos agrícolas, que se podem permutar com os produtos industriais da nossa região. Neste intuito, nos oficiou já o chefe da missão geográfica na Guiné portuguesa, enviando-nos uma nota daquilo que poderia achar fácil consumo e colocação naquela parte da África, e bem assim a relação dos produtos indígenas, especialmente sementes oleaginosas, cuja importação deveria ser introduzida e aproveitada em Portugal. Remeteu-nos mesmo uma colecção de amostras dos tecidos que ali são mais procurados, que mandamos expor no nosso edifício para que fossem vistas e examinadas, parecendo-nos que era esta a melhor forma de animar os industriais daquela especialidade. Oxalá todos estes actos mereçam a vossa aprovação.»

Encerrava-se o século quando a Associação Comercial do Porto continuava a lastimar a profunda decadência da marinha mercante. Na altura, o grande problema, a esse respeito, para a burguesia mercantil nortenha era que, reconhecendo os efeitos benéficos das pautas de 1892, ela que as combatera tenazmente aquando da sua promulgação, desejava os transportes de que carecia para entrar nos mercados coloniais em igualdade de circunstâncias com os exportadores de Lisboa: dirigindo-se ao ministro da marinha, em 5 de Setembro de 1900, informava ter-se ocupado «do notável incremento que tem adquirido recentemente a soma de transacções comerciais entre a metrópole e as colónias portuguesas, e da conveniência que há para a praça do Porto em que esta, empregue todos os seus esforços no intuito de participar desse comércio por um modo directo...» para o que pretendia «... a regularidade e frequência dos meios de comunicação e transporte entre o nosso porto artificial de Leixões e os das diferentes colónias ultramarinas»⁽²²⁾. Concretamente, solicitava duas escalas mensais por Leixões, quer na ida para as colónias, quer na volta com fretes iguais aos estabelecidos para Lisboa, o que não acontecia.

O facto de terem ficado sem adjudicatário os concursos abertos para a concessão de transportes para os portos portugueses da África Ocidental, ao abrigo do decreto de 16 de Abril de 1885, que garantia esses transportes à bandeira portuguesa, atribuía-o a Associação «à lastimosa situação da

marinha mercante nacional» que não permitia «encontrar no país concorrentes em número e organização bastantes para assegurar as vantagens que resultam em todos os casos da concorrência»⁽²³⁾. A Empresa Nacional de Navegação sustentava três viagens mensais circulatorias, saindo os vapores de Lisboa nos dias 1, 11 e 21 de cada mês, e tocando os do dia 1 só em S. Tomé, Luanda e Benguela. Para defender as escalas regulares de Leixões que a Associação não considerava garantidas no caderno de encargos, alegava que «a importância do movimento comercial para as colónias, por Leixões, é já de tal ordem e promete aumentar por modo que não basta às necessidades do comércio e da indústria do norte do país, a indispensável garantia da escala pelo porto de Leixões, — cumpre também que seja assegurada a praça para a carga do Porto nos vapores de África que tocam no nosso porto».

De harmonia com mapas publicados em anexo aos relatórios da Associação Comercial, pudemos apurar como o movimento, de e para as colónias, na barra do Porto, era insignificante, nos últimos anos de oitocentos. Em 1891, saíram, com esse destino, 3 navios à vela em lastro, com uma tonelagem total de apenas 471. Também em lastro, 2 vapores com a tonelagem de 816. Em 1892, praticamente os mesmos valores, também em igual número de unidades saídas. Em 1893, saiu 1 navio à vela, carregado, para Cabo Verde com a tonelagem de 194, certamente transportando vinho, que deve ter sido o único produto, durante muito tempo, exportado directamente do Porto e exclusivamente para Cabo Verde. Em 1894, entrou igualmente uma única unidade da mesma tonelagem, proveniente de Cabo Verde e com carga. Em 1895, não se regista qualquer movimento. Em 1896: sai um veleiro para Cabo Verde, carregado, de 162 toneladas e mais dois veleiros em lastro, perfazendo uma tonelagem de 1 347; para diferentes portos de África, 2 veleiros somando 1 348 de tonelagem, carregados; no mesmo ano, entram 2 veleiros com uma tonelagem de 316, carregados, e 1 de 1 638 em lastro. Em 1897, já sai 1 navio à vela, com 734 toneladas, carregado, para Lourenço Marques e mais 4 para Cabo Verde, também carregados, de 1 683 de tonelagem; de Cabo Verde chegam 2 veleiros carregados somando uma tonelagem de 1 125. A partir desse ano, e até ao fim do século, só há tráfego com Cabo Verde, e sempre com veleiros. Assim, em 1898, entra 1 unidade, carregada, de 579 toneladas e a mesma sai,

também carregada. Em 1899, sempre carregadas, entram 2 somando 590 toneladas e sai o mesmo número de unidades apenas com uma tonelagem de 296. Em 1900, voltam a entrar estas mesmas duas unidades, sem ter havido qualquer saída. Nos anos imediatamente subsequentes, verifica-se continuar esta pobreza de tráfego directo com as colónias.

ANEXOS

ANEXO 01. ESTIMATIVA DOS VALORES ENVOLVIDOS NA CULTURA E COMÉRCIO DOS VINHOS DO DOURO DE EXPORTAÇÃO PARA INGLATERRAⁱ

A Direcção da Associação Comercial do Porto, em cumprimento do que lhe foi determinado por Portaria confidencial do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 22 de Novembro deste ano, leva hoje à Presença de V. Mag. o resultado de seus trabalhos, nos quais se houve com aquele escrúpulo e diligência que lhe cumpria para não ser taxada de menos exacta. Na falta de dados estatísticos, ela se viu obrigada a recorrer a informações particulares, e no seu desenvolvimento esforçou-se por que seus cálculos não possam suspeitar-se de exagerados, e tem a certeza de que assim o conseguiu.

Na resposta aos diferentes quesitos que lhe foram propostos a Direcção tomou por base 50 000 pipas destinadas anualmente para a exportação de vinhos para Inglaterra, e não os arrolamentos no Distrito legal de embarque, que juntos à produção fora daquele Distrito poderiam elevar aquela quantia a muito maior ponto.

Na resposta ao 1.º e 2.º quesitos que perfazem a enorme quantia de Reis 42.471.790\$000 em valores empregados no mesmo Comércio há também a advertir que os ditos valores foram calculados sobre os rendimentos na base de 5 % quando é certo que dificilmente qualquer propriedade de bens de raiz em Portugal excede em rendimento líquido a 4% e a maior parte os não produzem.

ⁱ A.A.C.P., Correspondência com Authoridades, 1839 a 1843, Livro Copiador n.º 3, págs. 210 a 230.

Na resposta ao 3.º quesito dos Valores que revertem ao Tesouro deixou a Direcção bastantes cifras por preencher, porque temeu não ser exacta, atendendo a que o Gov.º de V. Mag. poderá suprir aquela falta.

Na resposta aos quesitos 4.º e seguintes sobre o número de braços empregados, conhece-se facilmente do cálculo, que a Direcção tomou por base o importe de jornais dividindo-os pelos dias úteis de um ano, quando é certo que talvez a maior parte do ano aqueles trabalhadores vivam do que ganham nos dias em que apenas trabalham; diminuindo assim muito o número de braços que por exemplo, no Douro, nas ocasiões de podas, vindimas etc. se multiplicam muitas vezes. É por conseguinte para notar que o número de braços que se apresentam empregados não são calculados nesta ou naquela ocasião, mas sim os efectivos diariamente. À vista do que se mostra na informação junta a respeito da Agricultura e Comércio de Vinhos para Inglaterra, esta Associação não duvida que o Governo de V. Mag. atenderá sobre a sua importância, tendo em vista as diferentes considerações que um tal cálculo desperta facilmente.

A conclusão da Tarifa de Direitos entre Portugal e Inglaterra produzirá o imediato aumento de todos os valores, por que com ele aumentará a exportação, daqui a prosperidade do Comércio e o maior valor de seus depósitos, o maior rédito do Tesouro Público, e o progresso da Agricultura que ministra ao Comércio aquele valioso produto.

Com a diminuição de direitos na aguardente portuguesa por importação em Inglaterra, virá um novo género de comércio, exportando-se de Portugal aguardente, e desta exportação o auxilio à agricultura de 8 pipas de vinho a menos por cada uma de aguardente que se exportar, e este novo ramo aumentará a riqueza nacional; sendo certo o quanto é fácil a produção vinhateira, quando todos os outros produtos principalmente de indústria difficilmente poderão progredir até suprir as necessidades do consumo do país, mas nunca exportar-se de forma a concorrer nos mercados estrangeiros com os produtos daqueles países.

Esta Direcção julga dever informar o Governo de V. Mag. do seguinte:

Das manufacturas de algodão e de algodão e lã procedentes actualmente de Inglaterra, nada menos de 3/4 e talvez de 4/5 da sua importação, reexporta-se pelo interior para Espanha, deixando em Portugal o importe

de comunicações e de carros e até um lucro aos negociantes destes géneros, e o importe dos Direitos que nas alfândegas se cobram, e que são positivamente direitos de trânsito.

As manufacturas de lãs finas que se consomem nestas Províncias do Norte e nesta Cidade são quase nenhuma de manufacturas nacionais, mas sim grande parte espanholas introduzidas por contrabando neste país, e que pelo seu preço combatem as que vindas de Inglaterra, pagam o direito de entrada.

As manufacturas de lãs grossas são: ou nacionais ou espanholas, e quase nenhuma inglesa, que não podem com o enorme Direito que sobe em alguns artigos a 100%. As nacionais que se consomem, e as fábricas que as produzem (lãs grossas) são as mesmas que há hoje dez anos; as mesmas em quantidade que se consumiam antes de 1836: por quanto o seu preço não tem diminuído, e a população que as consome hoje, que é a do interior das províncias, sempre as consumiu e com elas se vestia, por que nunca poderão competir com elas as inglesas, mesmo com os menores direitos que então pagavam. Hoje porém a introdução por contrabando das lãs espanholas, animada com os enormes Direitos das Pautas prejudicará de certo a nossa indústria daqueles produtos. A vista disto parece até de conveniência nacional diminuir aqueles até ao ponto de direitos protectores, e nada mais.

O Bacalhau que se consome nas três Províncias do Norte é todo estrangeiro e nem um quintal Português!!! A quantidade que entra pela Barra deste porto anualmente constará da estatística desta Alfândega. É preciso confessar ingenuamente que o Bacalhau é um dos principais alimentos dos trabalhadores destas Províncias; no Douro sobe o seu consumo a muitos mil quintais, e apesar do preço a que hoje se eleva pelos Direitos que paga, não tem sido substituído, vindo o seu custo assim aumentado a reverter em prejuízo do consumidor.

À vista de todas as considerações expostas a conclusão da Tarifa de Direitos com Inglaterra é a maior das necessidades públicas, e a ansiedade desta Praça a este respeito é tal, que as recentes notícias de que as propostas do Governo de V. Mag. não foram aceitas pelo Governo Britânico, conduziu o Comércio a uma espécie de desesperação que esta Direcção se vê na necessidade de guiar, pondo-se à frente de uma opinião tão altamente pronunciada, para se conseguir convenientemente o que tão ansiosamente se deseja há tanto tempo.

Os motivos da ansiedade desta Praça são os mesmos que devem mover o Governo de V. Mag., por que eles se conformam com os interesses nacionais.

Se infelizmente esta negociação pendente não tiver um termo breve e favorável os valores diminuirão progressivamente, alguns desaparecerão até, mas eles são de tal importância que convém não arriscar um semelhante desastre que destruirá não só esta Praça e Cidade e as Províncias do Norte, mas o restante do Reino e o Tesouro Público se ressentirão, e quem sabe até que ponto.

A Direcção reconhecendo no Governo de V. Mag. o quanto se empenha neste objecto não pode contudo deixar de prosseguir em suas diligências, em satisfação de suas obrigações para com o Comércio desta Praça, esperando que V. Mag. atendendo à gravidade do objecto se dignará concluir quanto antes a negociação pendente com a Grã-Bretanha, desviando assim uma desastrosa calamidade.

Deus Ge. a Preciosa Vida de V. Mag. como todos os Portugueses havemos mister. Secretaria da Associação Comercial do Porto, 6 de Dezembro de 1842.

Resposta aos Quesitos a que se refere a portaria do Ministério dos Negócios Estrangeiros de 22 de Novembro de 1842 expedida à Associação Comercial do Porto

1.º QUESITO

O termo médio para um cálculo aproximado do Capital empregado no Comércio dos Vinhos do Douro próprios da exportação para Inglaterra.

A saber:

Valor dos prédios no Douro que produzem 50 000 pipas para exportação, tendo em vista que pela legislação durante o tempo da antiga "Comp.^a se arbitrava 400\$000 réis pelo terreno que produz uma pipa de vinho, calculando por mais restrita escolha a produção só de 50 000 pipas e a 300\$000 réis

15 000 000\$000

Valor dos prédios no Douro e mais partes de Portugal que produzem anualmente o Vinho necessário para destilar em aguardente para adubo de 50 000 pipas, calculando 2 1/2 almudes por pipa são 5952 pipas e a indispensável para o adubo e lotação de 130 000 pipas de vinho em depósito a 6 canadas por pipa são 3095 pipas e total 9047 pipas; para cada uma das quais sendo necessário 8 pipas de vinho será o total destas 72 376 pipas e calculando o valor do terreno que as produz em 60 000 réis por pipa de vinho

4 342 560\$000

Valor de 100 máquinas de destilação feitas segundo os princípios modernos seguidas em França calculadas, termo médio, a 500\$000 réis cada

50 000\$000

D.º de 500 alambiques de diferentes tamanhos empregados igualmente na destilação de aguardente, t. m., a 100\$000

50 000\$000

D.º de Casas, Telheiros, vasilhame e mais utensílios necessários para uso das ditas máquinas e alambiques, t. m., a 50 000 réis

30 000\$000

Vinho encascado existente nos armazens do Porto e Vilanova, que deve constar da alfândega do Porto, e a cujo total se abate algum só próprio para consumo 130 000 pipas a 90 000 réis

11 700 000\$000

N. B. O depósito de 130 000 pipas é necessário para uma exportação regular de 40 000 pipas; é contudo extraordinário e superabundante para a actual. O custo efectivo deste depósito é calculado em termo médio sobre grande porção de V.º anterior a 1835, e pouco das novidades posteriores, porque destes tem saído a maior parte para consumo pela sua inferior qualidade, se exceptuarmos a de 1840.

Aguardente velha indispensável para a lotação anual e adubo das 130 000 pipas em depósito, a 6 canadas por pipa 3095 pipas, a 90 000 réis

278 550\$000

Vinho armazenado no Douro, beneficiado e encascado próprio de exportação e de que parte existe por vender em poder da Lavoura, anterior à presente novidade de 1842 — 25 000 pipas no valor termo médio de 40 000 réis

1 000 000\$000

Vinho existente no Douro da presente novidade de 1842, próprio para exportação de Inglaterra 50 000 pipas termo médio a 30 000 réis

1 500 000\$000

N. B. O vinho do Douro é quase todo próprio de exportação, e se actualmente se pudessem exportar 70 000 pipas elas se exportariam porque efectivamente as há da 1.ª qualidade dentro e fora da antiga demarcação da Companhia porque se desde 1789 inclusivé até 1812, sendo o termo médio de produção 57 641 pipas, foram exportadas 43 517, por um termo médio de exportação no mesmo tempo, hoje que a produção média nos última 3 anos é de 75 624, a exportação pode ser de 57 093 pipas, não entrando no arrolamento da Comp.ª todos os Vinhos desde o Caxão até à Espanha, cujo terreno oferece espaço igual para a produção de tanto vinho fino como o que hoje produz o Distrito da Feitoria: e ainda que actualmente não esteja todo plantado, a sua produção não baixa de 15 000 pipas. Mas calcula-se sobre 50 000 pipas porque é o que em boas novidades, termo médio, tem sido comprado e destinado pelo Comércio para a exportação de Inglaterra, a qual não se tendo verificado tem sucessivamente aumentado o depósito até ao ponto de que hoje se acha elevado.

A aguardente indispensável para o adubo de 50 000 pipas de vinho novo em cada ano, calculando 2 ½, almudes por pipa 5952 pipas a 60 000 réis	357 120\$000
--	--------------

Vinho em Inglaterra pertencente à Praça do Porto, resultado de exportação forçada, e na esperança de obter imediata venda, principalmente nos dois últimos anos, em que a contínua expectativa da pronta conclusão do Tratado com aquele país tem animado semelhantes especulações, e produzido um empate em Londres penosíssimo ao comércio desta Praça, e considerando que hoje o depósito ali será 30 000 pipas e nos outros portos de Inglaterra 10 000 pipas, e que destas estão por conta e pertencem à Praça do Porto 20 000 no valor de 105\$ réis cada pipa posta a bordo	2 100 000\$000
--	----------------

Crédito fluuando pela importância de vinho vendido em Inglaterra, calculando sobre vendas feitas em um ano a prazos até 12 meses, e sobre 3/4 da exportação de 25 000 pipas são 18750 pipas a 105\$ réis	1 968 750\$000
--	----------------

Custo de 50 000 cascos precisos anualmente para envasilhar as 50 000 pipas de cada novidade, prontos a 5\$000 réis	250 000\$000
--	--------------

Valor das Devezas que produzem os arcos necessários para o envazilhamento do vinho	492 900\$000
--	--------------

Calculado na forma seguinte:

No fabrico anual de 50 000 cascos novos a 48 arcos por pipa, total 1 200 000 arcos inteiros.

Na rebatição anual de 130 000 pipas em de pósito, calculando t. m. ½, arcos por pipa cada ano, total 390 000 arcos inteiros, o que perfaz o total geral de 1 590 000 arcos ao preço médio de 18\$ réis por milheiro:

28 620 000 réis

Deduzido o custo do corte nas devezas, lavragem nas ditas e carretos, a 2500 réis por milheiro:

3 975 000

24 645 000

492 900

Correspondente ao capital acima de réis:

Valor dos terrenos que produzem vimes necessários para os arcos acima, uma braça por pipa nova:

50 000

e para as 130 000 pipas em depósito:

50 000

Leaças:

100 000

Leaças 100 000 a 40 réis:

4 000\$000

Deduzindo a 4.ª parte para mão-de-obra:

1 000\$000

Rendimento líquido dos terrenos:

3 000\$000

Que corresponde a um capital de	60 000\$000
---------------------------------	-------------

Carretos de 50 000 pipas das adegas no Douro ao cais de embarque, calculado termo médio a 1 000 réis	50 000\$000
--	-------------

Custo de 888 carros empregados diariamente em todos os carretos do Vinho no Douro, Porto, e fabrico de aguardente a 20 000 réis	17 760\$000
---	-------------

Custo de 943 Juntas de Bois para os Carros, etc. etc. a 50 000 réis	47 150\$000
---	-------------

Custo de 1500 cavalgaduras e bestas de carga, empregadas em conduzir pessoas e vinhos de lugares remotos para os toneis, lenhas e mantimentos para casa, etc. etc. a 10000 réis	15 000\$000
Frete, pela condução nas Barcas do Douro até ao Porto, t.m. a 2000 réis por pipa sobre 50 000 pipas	100 000\$000
Valor de 200 barcos desde 30 a 70 pps. de lotação empregados na condução do V.º do Douro, t. m. a 250\$000 reis	50 000\$000
Valor de 200 barcos menores, e barcos para condução de géneros, passagens, etc. etc. a 30 000 réis	9 000\$000
Carretos desde o barco no sítio da descarga ao armazém do Negociante, calculado v.m. a 80 réis por pipa de 50 000 pipas	4 000\$000
Aluguer dos armazéns de lotação de 160 000 pipas empregadas neste comércio calculando a 600 réis (160 000 pipas)	96 000\$000
Despesa com a lotação de 130 000 pipas em depósito, calculando 3 lotações, rebatições e concerto de cascos em um ano a 200 réis por pipa cada lotação	78 000\$000
Lotações de 50 000 pipas de vinho novo e rebatições de cascos, calculando num ano 5 lotações — 250 000 lotações a 200 réis	50 000\$000
Direitos de 25 000 pipas que se exportam a 12\$720	318 000\$000
Carretos para o cais, barco a barco, primagem — réis 280 sobre 25 000	7 000\$000
Selos de letras nas transacções de vinhos, selos de despachos, apólices de seguros, etc.	20 000\$000
Mestres, Feitores, Caixas, 1 por armazém, termo médio, a 200 réis de ordenado anual 800 armazéns	160 000\$000
Aprestos e utensílios de armazenagem, canecos, torneiras, celhas, rolhas, batoques, arcos, etc. a 100 réis cada armazém	80 000\$000
Réis	40 281 790\$000

2.º QUESITO

O Termo médio do Capital que forma o valor dos edifícios que servem de armazena para guardar e feitorizar os vinhos do Douro destinados para embarque de Inglaterra.

A saber:

Armazens em Vila Nova de Gaia e no Porto, em que se recolhem e feitorizam as 130 000 pipas de vinho em depósito, e que sobem a lotação de 160 000 pipas cujo aluguer é no termo médio a 600 réis por pipa réis 96 000\$000 anuais, correspondentes ao Capital de	1 920 000\$000
Tendo atenção que os aluguéis regulares são de 800, 750, 700, 650, 800 e 500 réis, por isso o termo médio tomado é o mais baixo possível	
Armazens desocupados, e que podem recolher, termo médio, mais 10 000 pipas ao mesmo preço de 600 réis por pipa réis 600\$000 equivalente ao capital de	120 000\$000
Armazens para recolher o vinho de embarque na Régua, Pinhão, e outros lugares no Douro, calculados em 15 000 pipas a 500 réis, valor médio, de aluguer cada uma, réis 7 500\$000 anuais, que correspondem ao Capital de	150 000\$000
Réis	2 190 000\$000

3.º QUESITO

O termo médio dos direitos que do Tesouro Público revertem anualmente do emprego e movimento de todos estes capitais, incluindo os Direitos de exportação para Inglaterra

A saber:

Recebe o Tesouro o subsídio literário de 50 000 pipas de vinho de embarque a 313 réis	15 750\$000
---	-------------

Subsídio literário de 72 376 pipas de vinho que se destilam em aguardente necessária para adubo do vinho em depósito, e conservação da novidade e sendo para este fim considerado vinho verde todo o que se queima no Minho e pouco do que se queima na Estremadura e Beira, e que por isso é que só a quarta parte do total acima é que paga subsídio como tal, $\frac{3}{4}$ de 72 376 p.=54 282 p. maduro.

a 315:	17 098 830	
$\frac{1}{4}$ de 72 376 = 18 094 verde a 120	2 171 280	19 270\$110

Décima predial do terreno que produz as 50 000 pipas de vinho de exportação para Inglaterra, calculado o valor dos terrenos (conforme as respostas ao 1.º quesito) em réis 15 000 000\$, e por conseguinte o seu rendimento em 75 000\$ décima dessa quantia	75 000\$000
--	-------------

N. B. Este é o cálculo que razoavelmente se pode fazer na falta de dados certos, e de autorização precisa para os exigir da Repartição respectiva onde devem saber-se.

Décima predial do terreno que produz as 72 376 pipas de vinho para destilar, calculado conforme a resposta ao 1.º quesito em réis 4 342 560\$, e o seu rendimento em réis 217 128\$, décima desta quantia	21 712\$800
---	-------------

Décima predial dos armazens do Porto e Vila Nova de Gaia, ocupados, conforme a resposta ao 2.º quesito, calculando o rendimento dos armazéns em	96 000 000
a deduzir 10% para benfeitorias	9 600 000
Réis	86 400 000

Décima desta quantia	8 640\$000
Mais 3% do rendimento	2 880\$000

Décima predial dos armazens no Douro:	
Rendimento dos armazens	7 500 000
A deduzir 10% para benfeitorias	750 000
	6 750 000

Décima desta quantia	675\$000
----------------------	----------

Décima predial das devesas que produzem os arcos necessários para o envasilhamento do vinho conforme a resposta ao 1.º quesito . .	2 464\$500
--	------------

Décima predial dos terrenos que produzem vimes conforme a resposta ao 1.º quesito	300\$000
---	----------

Direitos de exportação sobre 25 000 pipas de vinho 12 720	318 000\$000
---	--------------

Tonelagem dos Navios que conduzem para Inglaterra 25 000 pipas, 12 500 toneladas, calculando só $\frac{1}{2}$ tonelada para meia viagem a 250	3 125\$000
---	------------

Direitos sobre a aduela que se importa anualmente e é necessária para o vasilhame, calculada, termo médio, a 38 100 réis	11 811\$000
Direitos sobre os arcos de ferro necessários para o comércio de vinho calculando termo médio 500 milhares de arcos a 1 500 réis por milheiro	750\$000
Direitos de tonelagem dos navios de aduela, calculando sobre 250 toneladas para conduzir 18 milhares, para 310 milhares são precisas 4 305 toneladas a 500 cada uma	2 152\$500
Selos de letras, de despachos, de apólices de seguros, etc. etc.	20 000\$000
Considerando que das 25 000 pipas exportadas para Inglaterra no custo de réis 105\$ cada uma, total, Réis 2 625 000\$ se importa igual valor em Fazendas que se pode calcular pagarem de direitos na alfândega, termo médio, 30%	787 500\$000
Percebe mais o Tesouro direitos dos seguintes objectos que por falta de estatística e dados positivos se não pode calcular:	
Décima Industrial do Porto e Vila Nova de Gaia, sendo a maior parte da população destes concelhos empregada no comércio de vinhos e suas dependências.	
Décima industrial da factura da aguardente.	
Décima das propriedades que habitam todos empregados neste Comércio e 4% dos aluguéis das mesmas Propriedades.	
Direitos dos géneros comestíveis que se consomem com o trabalho da lavoura e tratamento dos vinhos, cuja quantia é imensa principalmente de bacalhau, arroz, e açúcar.	
Direitos do cobre para as máquinas de destilação, alambiques, etc. etc.	
	Réis 1 290 030\$910

4.º Quesito					
O termo médio das pessoas de ambos os sexos que se empregam na agricultura das vinhasdos Distritos de embarque					
A saber:					
Produz o Distrito de embarque conforme a demarcação actual segundo os arrolamentos da Companhia, por termo médio dos anos 1839 a 1841,	pipas 75 624	75 624			
Além deste arrolamento produz vinho não arrolado, por não carecer de guia, o que é feito em geropiga, o destinado para consumo do Porto, do Douro, etc. e para aguardente		14 376 90 000			
E ainda além deste há muito produzido fora do Distrito e reputado de 1.ª qualidade. Apesar de se perguntar quantas as pessoas empregadas em todo este granjeio calcula-se unicamente sobre a base tomada para este cálculo. E calculando o granjeio ordinário destas 12\$ réis termo médio custa o granjeio ordinário Réis 600 000\$000 que repar-tidos por jornais de 140 réis incluindo nesse o alimento que costuma dar-se ao trabalhador em 295 dias úteis de cada ano, resultado de pessoas empregadas				(a 2) 29 056	43 584
		14 528			

Tratadas as vinhas só com o granjeio ordinário, sendo a sua posição em montes muito íngremes e só cobertos com uma leve camada de terra, que as torrentes de água precipitam no rio, em poucos anos se definham e morrem; e por isso é necessário de contínuo beneficiarem-se os vinhos com mudanças de calços, roteamentos, mergulhos, enxertia, etc. Pessoas empregadas nestes mesteres, assim como na conservação dos edifícios, lagares, adegas, tonéis, no que se empregam pedreiros, trolhas, carpinteiros e outros mais trabalhadores									
Mulheres empregadas na apanha de vides, preparo da grainha (semente da uva) esfolha da vide para maturação da uva, limpeza dos insectos que impendam a videira, e mais trabalhos miúdos									
Novas plantações em montes incultos para substituir as vinhas cansadas, e construção de novas adegas, lagares, armazéns, etc. . .									
Condução de água do rio para uso das quintas, e para água pé (mistura do pé da uva e água, de que se forma uma bebida que usam os trabalhadores), carros de pedra, madeira, lenha e mais utensílios			200	400	300				
Cavalgaduras e bestas de carga, para condução de pessoas, comestíveis e mosto na vindima, e factivas nos 295 dias úteis	1 500				500	(2) 1 600		2 400	
Caseiros, feitores e administradores de quintas, e comissários a 1 em cada 40 000 pipas					1 250	3 750		5 000	
Proprietários no termo médio a um em cada 20 pipas					2 500	12 500		15 000	

E-BOOK CEAUP

Carretos de 9 047 carros de lenha precisa, sendo 1 para cada pipa de aguardente — de 72 376 pipas de vinho na sua condução para destilar — e de 9 047 pipas de aguardente depois de destilada soma 9 0470 carros, supondo de um dia, m., cada um desses carretos, que por 295 dias úteis, produzem empregados diariamente

O termo médio dos Barcos e suas tripulações que conduzem o Vinho do Douro para o Porto.

Barcos da lotação de 30 a 70 pipas cada um, tripulados, termo médio, por 14 pessoas incluindo Mestre— Feitor — e moço, que se empregam na condução do Vinho do Cais do embarque para o Porto

Barcos pequenos empregados nas trasfegas de que precisam os barcos maiores nas areias

[illegible]

	Bois	Barcos	Bar-queiros	Pessoas de família	Total
Bois que se empregam em alar os barcos nas pontas	100		75	150	225
	100	250	2 975	5 950	8 925
7.º Quesito					
Dos Matulas					
A saber:					
Para mais de 800 armazens manifestados na Alfandega desta Cidade são indispensáveis 5 em cada dous armazéns para seu efectivo serviço					
8.. Quesito					
Dos Tanoeiros					
A saber:					
Tanoeiros. lavristas, serradores, talabartes, etc. pelo seguinte cálculo:					
Para se fabricarem 50 000 cascos se empregam na serragem da madeira, no seu preparo, junção e rebatição 4 jornais para um pipa – jornais 200 000		200 000	2 000	4 000	6 000

Calculando que se um só casco de pipa exige 4 jornais, sendo em lugar de um só casco 3 — a p.: 1/2 2/4 precisam de 7 em lugar de 4 jornais: e costumando exportar-se 10 000 pipas em vasilhas miúdas é preciso calcular a mais além das já consideradas na factura dos 50 000 cascos 3 jornais em 10 000 pipas	30 000	Pessoas	Pessoas de família	Total
Rebatição e arranjo das pipas quando levadas ao porto de embarque a 1 oficial por pipa sobre mais 15 000 pipas	15 000			
Para encher os cascos para embarque marcar a ferro e raspar, pintar, ajudar a carregar e acompanhar os Barcos, 3 homens para 2 pipas sobre 25 000, perfaz	37 500			
Para rebatição, emendagens das 130 000 pipas em depósito, calculando, t. médio que gastem 2 jornais cada pipa em 3 lotações anuais	260 000			
	<u>13 000</u>			
Um oficial para 10 pipas por dia na proporção do vinho em depósito, no fabrico de miudezas, como canecas, celhas, limpeza dos cascos, preparação de arcos, marcar, etc.	555 500	1 883	3 766	5 649

	Carros	Bois	Barcos	Barqueiros	Carreteiros	Pessoas de família	Total
9.º Quesito							
Dos barcos, barqueiros, e trabalhadores até final embarque							
A saber :							
Barcos para levar o Vinho aos vários destinos nas passagens pertencentes a este negócio, entre Porto e Vila Nova de Gaia e em cima do Douro			100	200	400		600
Carros empregados na condução do Vinho dos Barcos para os armazens, a 80 réis, t. m., 50 000 carretos, calculando de 600 réis o seu jornal e dividido por 295 dias úteis	23	46			36	72	108
Ditos na passagem dos vinhos de uns para outros armazens, e mudanças de armazens 50 000 carretos, termo médio a 200 réis	56	112			84	168	252
Ditos na condução dos armazens para o embarque 25 000 carretos a 80 réis	11	22			18	36	54
Carros para conduzir 1 590 milheiros de arcos na razão de 1 000 réis de carreto por milheiro e avaliado em 600 réis o jornal de um carro	9	18			14	28	42
Bois empregados na lavra das devezas de arcos na razão de 600 réis por milheiro e por dia		10			8	16	24

	Carros	Bois	Barcos	Barquei- ros	Carre- teiros	Pessoas de família	Total
Homens empregados na lavra e corte dos ditos, calculando 900 réis por milheiro					35	70	105
Mestres, feitores e caixeiros 1 para cada armazém					800	2 400	3 200
Negociantes de Vinhos na razão, t. m., de 1 por armazém					800	4 000	4 800
100 000 leaças de vimes na razão de 1 000 réis de mão-de-obra e carretos por 100 leaças 1 000\$ dividido em jornais de 140 réis e por 295 dias	99	208	100	200	24 1 819	48 7 238	72 9 257

Porto, 6 de Dezembro de 1842—Barão d'Ancede—P.

ANEXO 02. TRATADOS INTERNACIONAESⁱⁱ

De sua natureza complexo este capítulo, circumstancias excepcionaes o tornam delicadissimo na presente occasião.

Já vai longe a epocha em que as relações internacionaes consistiam principalmente em tratados de paz, que tinham por fim manter suspensas as hostilidades armadas ou apertar allianças entre os governos.

Hoje são mais frequentes os tratados commerciaes destinados a proteger o equilíbrio da producção.

As industrias são cosmopolitas, os diversos povos do mundo applicam-se, na maior parte, aos mesmos ramos de industria, que procuram constantemente aperfeiçoar.

Nascem d’aqui naturalmente as rivalidades e as luctas, a que os governos tentam acudir, nem sempre com remedio salutar.

O choque de interesses perturba por vezes a mais racional apreciação, e a seducção de theorias brilhantes tem frequentemente conduzido os seus apaixonados a resultados práticos verdadeiramente funestos.

Por uns e outros motivos ainda não há muito um ministro da corôa affirmava — que os tratados commerciaes eram nocivos para Portugal.

N’este momento está-se pronunciando uma sensível evolução na eschola livre-cambista de muitas nações.

Por todas estas circumstancias dizemos ser duplamente delicada a discussão de assumptos que, todavia, se impõem urgentemente ao exame e á apreciação de corporações como a nossa.

Quatro nações principalmente téem tido, conservam, e devem augmentar as suas relações mercantis comnosco. São o Brazil, a Inglaterra, a França e a Hespanha.

Que regimen deverá adoptar-se, capaz de regular convenientemente as nossas relações com esses mercados?

O assumpto, como se vê, não póde ser nem mais vasto nem mais interessante, nem mais grave.

ⁱⁱ In Relatório de 1884.

Como se não foram bastantes as condições especiaes que deixamos ligeiramente esboçadas, ainda uma nova questão, e essa muito palpitante, vem agora agravar as difficuldades em encontrar a solução desejada.

Os acontecimentos que acabam de verificar-se em Berlim — os resultados d'esse convenio internacional — os recentes tratados de algumas das nações mais commerciaes da Europa e até os Estados-Unidos a proposito do novo pseudo-Estado do Congo, tudo isto complica por tal fórma o problema, que não será de mais todo o estudo e todo o concurso de pessoas e corporações que se propozerem auxiliar a sua resolução.

Não é para esta simples resenha de factos e muito menos para os mingudissimos recursos de quem tem por dever relatar as occorrencias do anno, suggerir alvitres ou encaminhar sequer a opinião sobre questões de tão vasto e multiplo estudo.

O nosso fim é deixar apenas referidos os pontos para onde deve convergir a attenção mais particular da nossa classe, pois que é a ella, mais do que a qualquer outra, que interessa vivamente esta momentosa questão.

É o que procuraremos fazer o mais resumidamente possivel.

Sabe-se que fômos chamados a intervir na conferencia que algumas nações importantes deliberaram celebrar em Berlim, mas é talvez demasiado cedo para tentar medir todo o alcance do recente accordo internacional.

Possuidores dos mais honrosos titulos de prioridade como descobridores e civilisadores do litoral africano, mas ao mesmo tempo, infelizmente, incapazes de sustentar um tão vasto domínio colonial, o que nos cumpria fazer uma situação excepcional em que nos encontravamos, foi já brillantemente previsto no relatorio de 1880, que dizia:

«A Africa inculta, quasi nominalmente a possuimos, e sobre os seus invios sertões, prenhes de riquezas que um largo commercio poderia desentranhar, avançam, cubiçosas desenrolando a sua actividade exploradora a Inglaterra, a França, a Bélgica.»

O que nos cumpria, pois, fazer?...

É inutil responder, porque já está feito.

Os ultimos acontecimentos em que tão salientemente foi discutido o nome da nossa velha e honrada nação, aconselharão por certo a todos a prudencia, circumspecção e sciencia com que hoje, mais do que nunca, carecemos de regular os nossos actos.

Tal como a situação se nos apresenta importa tirar d'ella o maximo partido. Não é licito esperar que os recursos e esforços da metropole, por maior boa vontade que os incite, possam levar aos extensos domínios, que ainda assim nos foram reconhecidos a acção reguladora que tanto poderia e deveria desenvolver o movimento commercial.

É, pois, á iniciativa particular que pertencerá exclusivamente essa brilhante conquista.

Será a propria «Associação Internacional Africana», cuja boa fortuna é evidente, que deverá proporcionar-nos os melhores elementos, para a nossa expansão mercantil, pois que será nos seus proprios domínios que nós poderemos colher os mais interessantes resultados.

Não deixemos que se apague alli a memoria do nosso dominio. Conser-vemos a communidade da lingua — o prestigio do nome e da tradição — o conhecimento local e a reconhecida sympathia do indigena.

Acontecer-nos-ha como com o Brazil, cujas relações se mantiveram e prosperaram, depois da separação politica.

O tratado de commercio com a França, desfavoravelmente acolhido pela industria nacional, se não é motivo justificado para condemnar em absoluto as transacções que, embora celebradas entre nações de forças e prestigio desproporcionaes, podem realisar concessões de vantagens reciprocas, deve todavia aconselhar os interessados, para que desde longe se vão grupando factos, e se organizem estatísticas capazes de, em tempo opportuno, poderem justificar sériamente as reclamações necessarias ao desenvolvimento dos interesses nacionaes.

O que haveria a fazer com a Inglaterra está prejudicado infelizmente ou pela contraria disposição d'esta nação em nosso favor, ou pela pouca sorte das nossas negociações.

Desde muito que geralmente se entende que o primeiro de todos os tratados internacionaes que, por circumstancias que seria ocioso referir, mais podia aproveitar a Portugal, seria um tratado com o Brazil.

O tratado celebrado por este imperio com a França em 1826 tem parecido a muitos um obstaculo invencivel ás justas aspirações portuguezas.

Procuramos obter o texto d'este tratado e, graças á obsequiosa intervenção do snr. consul do Brazil n'esta cidade, esta Associação possui hoje uma cópia desse diploma.

N'esse tratado não só o Brazil não creou nenhuma ordem de incompatibilidades que obstem á celebração de um convenio de mutuas concessões connosco, mas até, concedendo à França o tratamento de nação mais favorecida, *expressa reserva*, no artigo XIV, a respeito de Portugal, com quem, de resto, era bem de prevêr se deveriam conservar relações muito especiaes.

Por mais diligentes investigações que procuramos fazer, pelo ministerio dos negocios estrangeiros, não nos foi possível encontrar noticia de qualquer acto addicional que restringisse ou derogasse o que havia sido estipulado no artigo XIV já referido, devendo portanto suppôr-se que o governo portuguez está perfeitamente habilitado a entabolar negociações que particularmente n'esta occasião muito conviriam ás duas nações.

Para esse facto acha-se convenientemente disposta a opinião, e n'esta crença, quando a imprensa annunciou que o snr. conselheiro Julio de Vilhena iria representar Portugal no Rio de Janeiro, esta Associação fez saber áquelle cavalheiro que, realisada a feliz noticia, desejava conferenciar com s. ex.^a antes da sua partida, com o fim de apreciar o que seria possivel ao reconhecido talento deste funcionario fazer no intuito de encaminhar o próximo desenlace de uma tão importante questão.

Como se sabe, não se verificou o despacho noticiado, não sendo motivo para que se interrompam os esforços que esta Associação entende ser necessario continuar sem descanso.

O tratado de commercio com a Hespanha — assignado em Lisboa em 1883, e que depois de ratificado deve vigorar até 30 de Junho de 1887 — está submetido á sancção do parlamento.

Crê o governo que este convenio deverá influir vantajosamente no nosso systema, economico commercial, e oxalá que estes desejos, que são os de todo a paiz, tenham a mais solemne satisfação.

Será prudente, em todo o caso, que durante o período do novo tratado, o commercio e a industria façam conhecer aos seus representantes as inconveniencias verificadas e os prejuizos reconhecidos para que, a tempo,

se possam estudar as modificações, que a prática demonstrar necessarias antes da sua renovação.

ANEXO 03. CONFLICTO COM O GOVERNO INGLEZⁱⁱⁱ

É de todos conhecido o recente conflicto levantado entre Portugal e a Inglaterra a proposito da occupação dos territorios do rio Chire na Africa equatorial pela expedição do illustre official e explorador portuguez major Serpa Pinto. O procedimento do governo inglez para com o nosso paiz n'esta conjunctura, e principalmente as imposições e ameaças contidas no célebre **ultimatum** de 11 de janeiro, produziram em todo o Portugal um intenso movimento de reacção e de protesto contra a forma insolita, incurial, e manifestamente injusta e offensiva por que o gabinete britannico nos tratou, sendo aliás Portugal uma das nações mais antigas e fieis alliadas da Inglaterra, e não tendo havido da nossa parte motivo algum que podesse justificar ou cohonestar semelhante attentado anti-diplomatico e brutal.

Melindrado o sentimento do brio nacional, todas as classes, todas as corporações manifestaram unisonamente a sua indignação, tomando largas proporções esse nobre movimento de patriotismo que, partindo assim de uma nacionalidade pequena em forças e atrasada em recursos, provava eloquentemente aos olhos da Europa que eramos um povo ainda animado de notavel vitalidade, porque sabiamos reagir e protestar contra os attentados da prepotencia que calca aos pés o direito.

A classe commercial devia naturalmente ser uma das primeiras em que se fizessem sentir com grande energia as vibrações do sentimento patriotico, pois que, não obstante o character cosmopolita do commercio moderno, e não obstante as complexas e seculares relações que existem entre o commercio portuguez e o commercio da Gran-Bretanha, é indubitavel que a nossa classe primou sempre em mostrar o mais acrysolado e desinteressado amor patrio em todas e quaesquer occasiões em que os factos a isso a impulem, estando prompta a sacrificar os seus mais caros e valiosos interesses em defeza da honra nacional.

E assim succedeu ainda d'esta vez.

ⁱⁱⁱ In Relatório de 1889.

Desde o momento em que se espalharam e confirmaram as notícias do insolito atentado do governo inglez, apesar da hesitação e incerteza que naturalmente produziu em todos os animos a inesperada surpresa do caso, a Direcção da nossa Associação reuniu immediatamente e occupou-se do assumpto com o maximo interesse, convencida de corresponder assim aos desejos e aspirações dos nossos associados. Para logo se aventou ali a ideia de fazermos um appêllo á assemblêa geral, convocando-a em reunião extraordinaria; porém, pareceu-nos que era urgente fazer alguma cousa, e não hesitamos em tomar a responsabilidade de o fazer por nossa propria iniciativa, reservando para depois a convocação da assemblêa geral se os acontecimentos ulteriores nos aconselhassem n'esse sentido.

Alguns dos nossos associados entenderam que deviam requerer a assemblêa geral, e o presidente da Direcção convocou a immediatamente. Todos vos lembrareis d'essa memoravel reunião, que teve lugar no dia 30 de janeiro d'este anno, e que sem dúvida ficará constituindo um facto notabilissimo nos annaes d'esta casa.

A Direcção apresentou vos n'essa sessão um breve relatorio ou informação do que tinha entendido e resolvido fazer relativamente á grande questão do conflicto com o governo inglez. Ahi vos deu conta da mensagem de protesto que enviára logo a Sua Magestade El-Rei, como chefe supremo da nação, exprimindo os sentimentos de profundo desgosto, repugnancia e reprovação que lhe causára o procedimento incorrectissimo e indefensavel do gabinete britannico, mensagem e fórma de protesto que a nossa Associação foi das primeiras, ou mesmo a primeira corporação que se lembrou de enviar e adoptar por occasião do conflicto. Ahi vos deu conta das outras medidas, estudos e trabalhos que passára logo a tomar e emprehender a proposito do assumpto. Reconhecendo que o esforço por conseguirmos a nossa emancipação commercial e industrial, tanto quanto possível e nos limites do razoavel, será com effeito a maneira melhor, mais efficaz, e ao mesmo tempo digna e justa, de, como nação inferior em poderio, respondermos ao tratamento arbitrário, iniquo e afrontoso de uma nação poderosa com quem estavamos no momento impossibilitados de tentar outra especie de desaffronta repellindo a força pela força; mas reconhecendo ao mesmo tempo que esse **desideratum** da emancipação do trabalho nacional não póde absolutamente ser obra repentina, de um

dia para o outro, mas só progressiva, gradual e methodicamente será capaz de obter-se, e que para isto é necessario preparar de longe e com prudente criterio todos os elementos concorrentes a esse complexo fim, a Direcção entendeu que devia formular um elenco de todos esses elementos e dados, e tratar de os estudar maduramente, convidando para esse importante trabalho as pessoas mais competentes, e preparando assim e dispondo as causas para em futuro proximo se poderem colher e aproveitar convenientemente todos os recursos para a grande obra nacional da nossa emancipação de todas as tutelas estrangeiras.

Porque n'esse breve relatorio, que achareis transcripto adiante no competente lugar, expozemos opportunamente á vossa assemblêa geral o que pensavamos sobre este grave assumpto, e o que havíamos já tentado no empenho de realizar esse plano, julgamo-nos dispensados neste momento de repetir aqui as mesmas informações. Tratamos de cumprir as resoluções da assemblêa geral de 30 de Janeiro. Á commissão nomeada pela Direcção foram entregues todas as propostas e alvitres lembrados n'aquella assemblêa geral, para ella os apreciar e tomar na devida consideração no decurso dos seus trabalhos, conforme alli foi deliberado.

A commissão subdividiu-se em secções, como consta da acta da sessão que vai adiante summariada; e cada uma d'essas secções tem proseguido activa e zelosamente nos seus trabalhos, colhendo informações, fazendo estudos diversos, e buscando conglobar todos os necessarios elementos para chegar a conclusões aproveitaveis e práticas que em tempo opportuno, e quando todos os trabalhos se dêem por ultimados, serão presentes á Direcção que então gerir esta casa, e porventura por ella á vossa mesma assemblêa, para se reclamar dos poderes publicos aquillo que parecer conveniente em face das referidas conclusões e propostas da commissão, ou para se tomarem outras quaesquer resoluções que se julguem as mais acertadas consoante as circumstancias.

Cumpre-nos informar-vos n'este ponto que os membros de algumas das respectivas secções entenderam aggregar a si outras pessoas, e representantes de collectividades, que pela sua competencia especial e conhecimentos theoricos ou praticos nas materias a estudar podessem prestar á commissão o valioso auxilio das suas luzes e authorisadas opiniões. A Direcção, com effeito, déra desde logo á commissão a competente

authorisação para assim proceder, e essa mesma faculdade foi confirmada na assembleia geral de 30 de janeiro.

Das secções constituídas ha já duas que ultimaram os seus trabalhos e os apresentaram á Direcção.

Foram a secção incumbida da questão da marinha mercante, e a secção encarregada da questão das Companhias de seguros, da primeira das quaes foi relator o 1.º secretario da Direcção, e da segunda o director Izidoro da Fonseca Moura.

A secção das Companhias de seguros convocou para uma grande reunião n'este edificio da nossa Associação os directores das Companhias e empresas de seguros, e ahi foram cuidadosamente estudados os differentes pontos que pareceram dignos de ser apresentados aos poderes publicos para que se opere na legislação respectiva, tanto fiscal, como regulamentar, uma reforma tendente a organizar em melhores condições de equidade e de justiça a situação d'esses importantissimos auxiliares do commercio, principalmente no que toca ás Companhias estrangeiras authorisadas a fazer operações de seguros no nosso paiz por meio de agentes aqui estabelecidas. As conclusões a que se chegou na discussão d'esses problemas, foram depois formuladas em representação que já está prompta para ser enviada ao seu destino, e será inserida no presente relatorio, se o trabalho da impressão o permitir ainda. Foi resolvido dirigir a representação ao governo a fim de que possa partir d'elle a iniciativa das respectivas propostas a levar perante o corpo legislativo, podendo no emtanto o governo decretar desde logo as providencias regulamentares que estejam na orbita do executivo e não dependam do parlamento.

Quando tomardes conhecimento da alludida representação, vereis pela sua leitura quaes os pontos sobre que a Direcção chama a attenção dos poderes do Estado. Resumem-se elles em pedir a equiparação das empresas seguradoras estrangeiras que fazem negocios em Portugal, ás empresas nacionaes da mesma especie; o que é manifestamente justo, e inquestionavelmente, quanto póde ser, razoavel.

Custa a crêr, mas é verdade, que segundo a prática actualmente recebida, as Companhias nacionaes de seguros acham-se em face da lei, ou dos regulamentos, sob o ponto de vista administrativo e fiscal, em condições inferiores e desiguaes relativamente ás Companhias estrangeiras suas congeneres! E

além d'isto são authorisadas a fazer operações em Portugal sem exigência de nenhuma especie de garantia, contrariamente ao que adoptam geralmente os outros governos das nações cultas. Este e outros inconvenientes são apontados na representação, pedindo-se o indispensável correctivo.

A secção da marinha mercante procedeu por igual fórma. Convocou para uma grande reunião os principaes interessados, tanto individuos, como corporações, no importantissimo assumpto do regimen da navegação mercante.

Sabeis como a nossa Associação tem tomado a peito, desde antiga data, este objecto, que é do mais palpitante e real interesse para o commercio em geral.

Por differentes vezes, e durante a gerencia de varias Direcções que nos precederam, foram os governos de Portugal sollicitados por parte d'esta nossa corporação para olharem com toda a attenção para o estado lastimoso de decadencia rapida e progressiva em que a marinha mercante e a navegação nacional se ia definhando.

Era realmente triste e desolador o observar o estranho facto de Portugal, que em tempos possuiu uma poderosa e florescente marinha, se achar reduzido a proporções inferiores ás de outros pequenos paizes da Europa que só muito tarde começaram a ter navegação regular.

Portugal déra lições ao mundo como nação navegadora, como povo descobridor de novas terras e novos mares, e como colonizador das vastas regiões que a audacia, a dedicação e o valor dos seus heroicos filhos — soldados, marinheiros e missionarios — haviam patenteado ao mundo.

Portugal fizera-se grande e respeitado pelas empresas maritimas, e o seu glorioso pavilhão percorria os oceanos em todos os rumos, estreitando as relações dos povos, transmittindo os benefícios da civilização, e fomentando a multiplicação da riqueza e do bem-estar pelo commercio que os seus numerosos barcos serviam e levavam a todas as praças e mercados do globo. As numerosas industrias que se relacionam com a navegação, tinham aqui, em tempo, o seu natural assento; desenvolviam-se e fructificavam como em sólo que lhes era perfeitamente adequado e propício. E tudo isto decahira e ia desaparecendo!

O commercio não póde prescindir da navegação, e pelo mesmo modo um paiz que possui colonias não póde prescindir de forças navaes, e simul-

taneamente de marinha mercante, porque ha-de ser esta quem se incumba de servir as relações commerciaes entre as colonias e a metropole.

Além do sentimento patriotico que se inquietava por vêr deperecendo de anno para anno uma das mais brilhantes manifestações do antigo genio nacional, accresciam os outros motivos de immediato interesse economico, para que o commercio não podesse assistir com indifferença a esse lastimavel estado de cousas.

Infelizmente os nossos governos não quizeram prestar ouvidos ás nossas reiteradas e instantes reclamações, e deixaram aggravar-se a situação até ao ponto de ficarem quasi desertos os nossos afamados estaleiros de construcção naval, e quasi completamente anniquilladas as muitas industrias indigenas que se ligavam com a antiga navegação mercante, e davam emprego a muitos braços e conforto a muitas familias, entrando assim no computo geral da riqueza do paiz.

É preciso dizer que os governos não pódem sequer allegar n'esta parte desculpa alguma que attenuue a responsabilidade da sua longa incuria, por isso que os alvitres que por vezes lhes foram suggeridos e propostos por esta Associação como meios de acudir ao grave mal da ruína da nossa navegação mercante, não dependiam de nenhum pesado sacrificio para o thesouro, e apenas de um pouco de zêlo e boa vontade para decretar medidas práticas e capazes de produzir alguns resultados de consideração.

O recente conflicto com a Inglaterra veio provar quanto eram justas e opportunas as nossas reclamações que formuláramos ha muito tempo sem esperar pela subita instigação de um patriotismo de occasião; e quanto eram justificadas as apprehensões do commercio no assumpto da decadencia da nossa marinha.

No momento preciso, em que fôra para desejar que se achassem preparados cuidadosamente e com anticipação providente os meios de nos fazermos respeitar pelas outras potencias, encontramos-nos desprevenidos, e tivemos portanto de supportar a affronta e a violencia sem desagravo immediato!

O problema da restauração da nossa marinha passou então a interessar vivamente a opinião publica.

A nossa Associação, que, como fica dito, o havia suscitado e recom-

mendado desde tanto tempo, tratou n'esta conjunctura de promover ainda outra vez, pelos meios ao seu alcance, a solução prática desse problema tão momentoso.

A grande reunião convocada pela comissão para se occupar deste negocio, effectuou-se no dia 8 de março do corrente anno no nosso salão das assemblêas geraes, e foi sem duvida uma reunião imponente e importantissima, constituindo um facto que também ha-de com sobeja justiça ficar assignalado e memoravel nos annaes desta casa.

O relator da comissão, 1.º secretario da Direcção, lêu n'essa assemblêa um desenvolvido relatorio sobre a questão, terminando com uma série de propostas tendentes a levantar a nossa navegação e marinha mercante do abandono e decadencia actual.

Todos vós tendes conhecimento d'aquelle documento, e do mais que se passou e se resolveu na referida grande reunião. As propostas alli apresentadas foram entregues á comissão para sobre o seu conjuncto proceder a um ultimo trabalho de revisão e redacção; e como os illustres delegados de outras corporações, que se dignaram fazer-se representar na reunião, tivessem alguma difficuldade em voltar ao Porto para nova conferencia, assentou-se em que os membros presentes n'esta cidade, depois de concluirem os seus trabalhos, remetterssem para Lisboa ao exc. mo presidente da Associação Commercial o resultado final e redacção definitiva de todas as propostas acceitaveis, a fim de ser visto e apreciado pelos restantes aggregados á comissão primitiva. Assim se fez, e estamos aguardando a resposta. As propostas foram de cá enviadas promptas e formuladas segundo a comissão entendeu; e caso sejam approvadas tambem pelos restantes membros, serão immediatamente apresentadas ao governo ou ás camaras legislativas, solicitando-se a sua adopção pelos poderes competentes.

Eis aqui em resumidos termos o que temos a informar-vos n'esta parte que se relaciona com os ultimos acontecimentos originados do conflicto com a Inglaterra.

Accrescentaremos apenas que a Direcção tambem resolveu iniciar uma subscrição do commercio em favor da defeza nacional. Sem distrahir dos capitaes da Associação verba alguma, abrimos a subcripção começando pelas quotas voluntarias subscriptas pelos directores, que montaram a

um conto de réis. Tomamos n'este acto as necessarias precauções a fim de que o producto final da subscrição da nossa iniciativa só possa ser applicado exclusiva e rigorosamente para o fim elevado e patriotico a que é destinado. A subscrição continúa aberta, estando actualmente na cifra de réis 4:108\$580.

A Associação Commercial foi, nos primeiros momentos da maior exaltação dos espiritos, arguida de tomar medidas apenas de pequeno alcance, inculcando-se que deveria fazer mais, e assumir uma outra attitude, em face dos acontecimentos a que nos estamos referindo.

Taes accusações eram, porém, meramente gratuitas, e sem vislumbre de fundamento razoavel. A Associação fez tudo o que podia e lhe cumpria fazer sem sahir da orbita da sua instituição, e sem que ultrapassassemos os limites do mandato recebido.

Não nos preocupamos jamais, nem trataremos agora de indagar da origem e fins de semelhantes arguições que pareciam visar a indispor contra nós, e contra a nossa corporação, o animo publico perturbado no momento pelas impressões dolorosas que em todos os corações portuguezes causara o procedimento inqualificavel do governo inglez. Fosse qual fosse essa origem impura, e esses fins não conformes com a verdade, é certo que temos a convicção de haver procedido sempre correctamente em todo este caso. A vossa assemblêa geral de 30 de janeiro já assim o sancionou, e esperamos tranquillos a mesma confirmação n'esta. E é quanto nos basta.

ANEXO 04. A SITUAÇÃO ECONOMICA GERAL DO PAIZ^{iv}

A situação economica geral do paiz não é lisongeira infelizmente. Cremos que todos o sabem e sentem; e o commercio não pode naturalmente ser dos menos affectados, nem dos que sofram em ultimo lugar as consequencias de um tal estado de cousas.

E não é por que o paiz seja realmente falto de recursos; não é porque nos falem aptidões productoras, amor ao trabalho, genio emprehendedor e actividade intelligente.

Tudo isto existe aqui, e poderia ser aproveitado com magnifico exito,

^{iv} In Relatório de 1890.

por maneira que, volvido mais de meio seculo depois da conquista das liberdades politicas e civis, já haveria tempo de nos termos tornado uma nacionalidade digna do respeito e da consideração dos povos cultos, e chegado a realizar um ideal invejavel de prosperidade economica que nos fizesse rivalisar com outras nações de não superiores recursos.

Mas o que nos tem faltado é a capacidade para nos dirigirmos. A acção governativa tem-se transviado da senda por onde convinha que caminhasse com tino e persistencia. As luctas políticas téem absorvido e esterilizado a melhor seiva do espirito publico, e, impedindo os naturaes progressos da educação constitucional, téem produzido males incalculaveis, os quaes se foram agravando até uma situação já muito difficil em resultado das complicações financeiras do teshouro.

Chegados a taes apuros, tratou se de combater o mal com expedientes empyricos e de momento, deixando introduzir-se uma politica economica erradissima e desastrosa que, em vez de sustentar os «feitos da má administração, complicou as cousas para peor, como a experiencia está mostrando a toda a luz.

Já alludimos acima a essa nefasta politica economica, e por varias vezes a nossa Associação Commercial protestou contra ella em termos bem energicos e frisantes, pugnando pela observancia dos sãos principios, sem os quaes todas as tentativas de organização administrativa ou financeira serão perdidas e frustradas. A economia publica acha se gravemente comprometida pela situação complicada das finanças do Estado. As receitas publicas téem crescido; os impostos téem-se aggravado a um ponto verdadeiramente excessivo e que já não é possível ultrapassar sem perigo sério; os recursos do thesouro não fallecem; os capitaes não escasseiam no paiz; mas não obstante tudo isto chegou-se a umas condições verdadeiramente criticas quanto a finanças.

O último emprestimo que o governo se viu forçado a contrahir, foi levantado em condições sem exemplo na nossa historia financeira, e representa sem duvida um sacrificio enorme para o pais, encarado por mais de um aspecto.

Accrescem a isto outros elementos de depauperamento e de complicação de dificuldades. Taes são: a emigração em escala assustadora, que despoeva o pais dos melhores braços e dos mais fecundos elementos de

actividade e força — facto doentio que não é possível evitar pela coacção, mas tão sómente pela prompta reforma de uma legislação mal pensada, como a ultima legislação sobre o serviço militar obrigatorio, absurdo n'um paiz nas circumstancias do nosso.

Taes são as difficuldades provenientes das relações cambiaes com o Brazil, e da medida governativa ultimamente alli decretada que obriga ao pagamento dos direitos das alfandegas em moeda de ouro, assumpto sobre que representamos ha pouco ao governo do nosso paiz pedindo a intervenção diplomatica no sentido de conseguir a revogação de similhante medida, que está causando incalculaveis prejuizos ao nosso commercio de exportação para os mercados brasileiros.

Outra complicação grave provém da legislação decretada entre nós sobre o regimen dos cereaes. Esta questão é da maxima importancia e affecta todas as industrias e todas as fontes da produção nacional, porque se trata nada menos que das subsistencias no que ellas téem de mais essencial e mais importante. A carestia do pão é um elemento perturbador de todas as relações economicas, eleva os salarios sem beneficio dos operarios, retrahe e amesquinha a produção e o trabalho, fomenta a emigração e o crime, e indis põem as classes proletarias contra as condições sociaes, creando um fomento de perigosos resultados.

Todos estes elementos, juntos aos males accumulados de longa data, e derivados da má administração, da imprevidencia, e dos abusos de muitas differentes especies, produzem o aspecto pouco lisongeiro da situação economica presente.

Essa situação não nos parece desesperada e irremediavel, porque o nosso paiz tem condições optimamente aproveitaveis para ser um paiz prospero, se os governos que dirigirem os negocios do Estado, souberem e quizerem seguir o verdadeiro caminho, emendando prudentemente os erros do passado e aproveitando as duras, mas salutaes lições da experiencia.

O commercio pela sua parte está e tem estado sempre prompto a cooperar e collaborar efficaamente na grande obra da restauração da administração e das finanças do paiz. O que elle deseje, é vêr emprehender essa obra patriotica pelos meios e processos que se baseam e inspiram nos bons principios da economia publica, aos quaes a nossa collectividade se orgulha de ter sempre prestado integra homenagem.

ANEXO 05. À CAMARA DOS DEPUTADOS DA NAÇÃO, EM 15 DE SETEMBRO DE 1890, EXPRESSANDO O SENTIR D'ESTA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL QUANTO AO CONVENIO ANGLO-LUSITANO PARA A DELIMITAÇÃO DAS POSSESSÕES AFRICANAS^v

Senhores deputados da nação portugueza:

N'este momento solemne em que, segundo o preceito constitucional, sois chamados a apreciar um dos documentos diplomaticos mais importantes que tem interessado ao nosso paiz nos ultimos tempos — o tratado com Inglaterra assignado em Londres a 20 de agosto, é de crêr que, no desempenho de tão grave missão, desejeis e estimeis, snrs. deputados, ouvir attentamente todos os órgãos da opinião geral e todas as corporações representantes de differentes classes ou de valiosos interesses sociaes da nossa patria, visto que vós mesmos representaes, no supremo organismo politico do Estado, um dos elementos da soberania nacional que repousa essencialmente na opinião e na vontade do maior numero.

Por isso, esta Associação Commercial da segunda cidade do reino, onde predominam effectivamente os interesses ligados á riqueza e prosperidade mercantil, esta corporação, que representa esses mesmos ponderosos interesses com os quaes se relaciona naturalmente o tratado de 20 de agosto, entendeu competir-lhe o dever imperioso de vos expôr e fazer sentir algumas observações sobre certos pontos e estipulações d'aquelle convenio, em materia tocante principalmente ao nosso commercio com as possessões da Africa, a fim de chamar a alta atenção do poder legislativo para esses pontos, no intuito de se conseguir ainda alguma modificação no espirito ou na lettra do tratado, tendente a salvar os interesses proprios do mesmo commercio, conforme está na indole e nos termos d'esta instituição; acrescentando além d'isto apenas a reclamação, perfeitamente justificada para com todos quantos prezam e veneram a honra do nome portuguez e a dignidade da nação, contra aquellas clausulas do referido convenio em que se affigura haver menos consideração por estes predicados essenciaes á autonomia e mutuo respeito dos Estados civilisados independentes.

^v In Relatório de 1890.

Pela materia que abrange, e pelas graves e complexas questões que toca, o tratado celebrado agora com o governo da Gran-Bretanha offerece ainda, por certo, muitos outros pontos em que podem ter cabimento diferentes observações convenientes e dignas de atenção, as quaes as camaras legislativas, no profundo e sério estudo que vão fazer de todo o contexto do diploma, não deixarão de tomar na devida conta. A Associação Commercial do Porto julga, porém, não lhe competir entrar n'esse outro campo, alheio á sua especial missão, e no qual figurarão a representar perante vós, senhores, com cabal competência e proficiencia, outras entidades e corporações muito authorisadas.

Relativamente ás disposições que se apresentam como incompativeis e menos respeitosas com a nossa soberania nacional, e que desde logo tanto chocaram a opinião publica dentro do paiz, por serem geralmente interpretadas como offensivas do decoro e brios de uma nação autonoma que por certo não quer acceitar nenhuma especie de protectorado, aponta esta Associação a clausula em que Portugal fica obrigado a não ceder a outra potencia certos territorios que a Inglaterra pelo convenio reconhece pertencerem-nos, sem o consentimento da mesma potencia. Esta clausula, que é assim repetida pelo menos tres vezes no texto do tratado, deve desaparecer, ou pelo menos ser modificada em termos que possam ser acceitaveis sem desaire para nenhuma das partes contratantes as quaes, por guardar as boas praxes de uma diplomacia racional e justa, é preciso que se defrontem por todo o decurso das convenções ajustadas no mais perfeito e apparente pé de igualdade, como tratando amigavelmente em condições iguaes e não em termos deprimentes e desfavoraveis para uma só, sem compensação que mantenha o principio da reciprocidade, base dos accordos d'esta natureza.

Se á Inglaterra convier a conservação d'essa clausula de sorte que seja já agora impossível obter a sua completa eliminação, como preferível fôra, parece haver talvez um meio de conciliar a diffculdade, e de tirar á arguida condição o seu character mais odioso e repugnante para nós; e é de supôr que o negociador inglez não recuse a adopção desse meio conciliador, em obediencia ao alludido principio de reciprocidade nos tratados de paz e amisade entre nações civilisadas. O meio seria obrigar-se tambem a Inglaterra a não ceder a nenhuma potencia qualquer parcella de territorio

das suas possessões africanas, sobre cuja delimitação recahe o alludido tratado, sem o consentimento de Portugal. Completada assim, a indicada clausula tornar-se-hia igual e reciproca, e deixaria de ser affrontosa contra qualquer dos pactuantes.

Outro ponto que orça pelas mesmas condições e desafia igual reclamação, é o que se comprehende no artigo XIV relativamente á obrigação de construir Portugal exclusivamente á sua custa e com requisitos excessivamente restrictos um caminho de ferro na região comprehendida entre a bahia de Pungue e o limite da esphera de influencia britannica. Similhante clausula offende tambem o principio da reciprocidade, porque não se vê que á Inglaterra incumba nenhuma obrigação analoga compensadora, quando é certo que esta potencia auferirá tanta ou maior vantagem da construcção da indicada via ferrea como Portugal; e, além d'isso, sôa desagradavelmente aos ouvidos portuguezes a condição especial, que alli se acrescenta, de dever fazer parte da commissão encarregada dos estudos do dito caminho de ferro um engenheiro de nomeação do governo inglez, visto que a obra é toda feita á custa do nosso thesouro. Urge, portanto, que todas estas disposições sejam revistas e modificadas por fórma que d'ellas não possa jámais inferir-se, nem sequer pelos termos e redacção do diploma, que o nosso paiz acceitou condições inferiores e humilhantes.

Depois da parte que affecta em geral o pundonor e a dignidade da nossa nacionalidade independente, e que não se justifica tambem á face do principio da reciprocidade e compensação nas transacções internacionais, vem a parte das estipulações do tratado que implicam directamente com os interesses do nosso commercio e das relações mercantis entre a metropole e as colonias da Africa.

Esta parte é da maior importancia, e digna do mais escrupuloso e maduro exame pelo parlamento portuguez, pois que é bem sabido que os nossos vastos dominios no continente negro apenas nos pôdem servir e valer hoje principalmente pelo desenvolvimento do commercio n'essas regiões, ás quaes parece prometido um largo futuro auspicioso de engrandecimento e prosperidade economica de que a mãe patria deve colher os fructos, se acaso não se fôr prejudicar e tolher esse futuro com medidas mal pensadas.

O artigo XI do tratado, e os tres seguintes nos § que a este se referem e tratam ainda de pontos de regimen commercial nos nossos territorios da

Africa, devem tambem soffrer uma cuidadosa revisão no sentido principalmente de que por virtude das estipulações contidas nos ditos artigos, ou mesmo á sombra de interpretações mais ou menos interesseiras em nosso desfavor a que o texto se possa prestar um dia, não vamos deixar sacrificar imprudentemente os nossos direitos, sobretudo os direitos bem definidos e relativos a regiões cujo domínio ninguém jamais se lembrou de ousar pôr-nos em duvida, ou ainda deixar passar insensivelmente a estranhas mãos interesses importantissimos que legitimamente nos competem, e que poderemos explorar com proveito do paiz, sem peias que nos estorvem a liberdade de acção e a expansão commercial em beneficio alheio.

O texto do diploma n'aquelles artigos, e nomeadamente no artigo XI, apresenta-se bastante confuso e obscuro por defeito talvez de redacção; e fôra para desejar que a fórma da expressão alli se modificasse n'um sentido muito mais preciso e de facil comprehensão para o geral dos interessados, acclarando-se sufficientemente cada um dos §§ e das suas disposições, de modo a não offerecer duvidas.

Desde o momento em que a Inglaterra nada de novo nos cede ou reconhece relativamente á parte occidental do nosso imperio africano, e desde o momento em que a verdadeira base e o assumpto capital das negociações que precederam e produziram o convenio, se referiam a factos e territorios da costa oriental, e ahi é que havia todos os motivos de divergencia, parece que não se deveria envolver no regimen das estipulações ajustadas, qualquer que fosse, parte alguma da referencia ás possessões da costa occidental. Portanto, toda essa parte dos territorios da monarchia, designados expressamente na propria Carta Constitucional de 1826, o reino de Angola e Benguella e suas dependencias, etc., deveriam ficar completamente fóra do tratado, pelo menos em relação ao novo regimen que jámais alli houve, e que, muito embora possa talvez estatuir-se sem graves prejuizos para nós em outros pontos onde a influencia da civilisação portugueza não esteja já secular e tão profundamente radicada como acolá, por certo iria produzir n'essas outras regiões do occidente africano uma completa perturbação e desastre para o nosso commercio e interesses creados, que representam para a metropole um immenso valor. O artigo XI estabelece esse novo regimen da plena liberdade das vias aquaticas no interior e de transito, de um modo assás

vago que póde comprehender de futuro regiões nossas onde nenhuma necessidade, precedente, ou razão de justa compensação persuadem tal concessão gratuita. Mesmo com relação á nossa Africa oriental, é mister ponderar bem nas consequencias que um tal regimen possa acarretar para o commercio da metropole com Moçambique, Lourenço Marques, etc. É preciso que as condições do commercio nacional alli não fiquem piores e inferiores ás que se vão crear com o alludido novo regimen ao commercio de outra potencia qualquer.

A Associação Commercial do Porto não se propõe entrar agora na analyse minuciosa do tratado, nem mesmo só relativamente á parte que toca mais proximamente com os interesses do commercio. Se o intentasse fazer, teria a acrescentar muitas outras considerações particulares concernentes ao já alludido novo regimen de liberdade para toda a navegação, tanto de transporte como de cabotagem, etc., e teria de examinar em especial as condições de tal régimen na sua applicação ao nosso comercio e estabelecimentos de toda a costa oriental, ponderando os perigos que talvez se sigam para estes da adopção do indicado regimen sem modificações e nos termos demasiado vagos em que o artigo xi se acha redigido n'este particular.

Finalmente, a clausula do artigo x repugna grandemente não só ao sentimento religioso e ás tradições do povo portuguez, como se torna gravemente suspeita aos proprios interesses legítimos da nossa influencia no continente africano.

Esta Associação espera que o parlamento portuguez, com o elevado criterio e patriotismo que hão-de nortear as suas resoluções n'um momento tão solemne, tomará na devida consideração as resumidas observações que por parte d'esta corporação lhe vão aqui offerecidas muito respeitosamente para os effeitos convenientes de conseguir-se melhorar quanto possível o tratado anglo-luso.

Associação Commercial do Porto, em 15 setembro de 1890.

ANEXO 06. REPRESENTAÇÃO DO CENTRO COMMERCIAL DO PORTO DIRIGIDA À CAMARA DOS SENHORES DEPUTADOS CONTRA O CONVENIO LUSO-BRITANICO DE 20 DE AGOSTO DE 1890.^{vi}

Senhores Deputados da Nação:

A gravissima questão que hoje emociona todos os elementos da nacionalidade portuguesa, assumindo as proporções de um acontecimento a que o sentimento patriotico — não felizmente morto — e a consciência clara e desapaixonada assignalaram já como o paroxismo de uma violenta e demorada crise nacional, não podia deixar indifferente esta associação, que, na defeza dos legítimos interesses de uma classe respeitavel, aspirou sempre a associal-os ao bem publico e á causa da justiça, á dignidade e ao engrandecimento do seu paiz. Fiel ao seu objectivo, o Centro Commercial do Porto procura lealmente interpretar, perante os poderes legislativos que hão de affirmar ou recusar o consenso da nação ao convenio de 20 de Agosto ultimo, celebrado entre o enviado de Portugal e o ministro da Inglaterra, o sentir de uma parte importante do commercio portuense que representa, a quem assumpto de tal importancia interessa profundamente, não só pela gravidade dos interesses, pela somma de aspirações legitimas que elle affecta essencialmente, mas sobretudo pelo aggravo que lhes dirige, como homens livres e cidadãos portugueses, como membros de uma familia nacional que não pode consentir em ser ultrajada por não poder dirimir pelas armas um pleito em que se pretende coroar a expoliação com o insulto.

É ardua e delicada esta tarefa, porque o conspecto da situação actual é de ordem a pôr a descoberto o valor e a responsabilidade de palavras que possam exercer influencia, por minima que seja, na corrente dos acontecimentos que hão de envolver nas suas consequencias cada um de nós e dos nossos descendentes. Em tão séria conjunctura, o dever de uma corporação, como a nossa, é conduzir as suas deliberações por uma apreciação serena e reflectida dos factos, ajudada da auctoridade das melhores opiniões num assumpto ainda incompletamente accessivel ao espírito publico, sem desvairamentos funestos nem tão pouco condemnável tibieza de animo que arraste a trepidações indignas da virilidade e da honra. A

^{vi} In Relatório do Centro Commercial do Porto de 1890.

sinceridade d'estas manifestações do espirito publico são dignas de respeito e sympathia, são um protesto de vida contra os que nos consideram bem mortos para dividir os nossos despojos, lançando-nos á valla da ignominia, são uma força que se levanta e que fornece um ponto de apoio aos governos que queiram dignificar-se com a missão de dirigir homens livres. Em nome d'ella pode fallar-se alto ao mais insolente potentado e dobrar o mundo á sympathia pela justiça da nossa causa, ao apoio do nosso esforço unido e inquebrantavel; sem ella seremos ludibriados e escarnecidos e não haverá diplomacia, subserviencia ou dialectia consumada que nos evite desastres irreparáveis e successivos e uma condemnação infamante do velho e honrado nome de Portugal.

Não pretende esta associação fazer um exame detido e minucioso do convenio de 20 de Agosto, porque as apreciações das corporações e personalidades competentes em questões africanas e a memoria dos acontecimentos que se teem succedido desde as negociações, abruptamente terminadas pelo *ultimatum* de Janeiro, estão tão presentes ao espirito publico, que toda a nova demonstração teria de assentar em factos e ideias conhecidas.

O convenio surprehendeu, porém, dolorosamente o paiz, porque, na sua parte fundamental que fixa a delimitação territorial, estabelece-se a renuncia definitiva a immensos territorios (não falando n'aquelles a que temos direitos historicos) cuja soberania nos era reconhecida ainda ha pouco pela propria Inglaterra, e onde creamos jurisdicção e fundamos propriedade e occupação effectiva, como nos districtos do Zumbo, Manica, Sofala e Mapomba, que em grande parte são cedidos á Inglaterra.

A delimitação territorial que podia ser um bem, ainda sacrificando a nação alguns domínios seculares e direitos historicos de descoberta e conquista, se fosse estabelecida em bases equitativas, por colocar sob a fé de um contracto o que era objecto de infindaveis controversias sempre prejudiciaes para nós, essa delimitação é antes pelo convenio uma mutilação da nossa provincia de Moçambique, que a simples inspecção de um mappa revela, por pouco que se queira observar, quanto fica reduzida e enfraquecida na sua unidade e inter-dependencia. Confrange vêr que possessões com uma extensão de costas marítimas, superior a 300 leguas, fiquem reduzidas a uma zona de penetração interior de

pouco mais de um grau, a contar da confluência do Ruio para o sul, exceptuando a estreita facha que as liga á estação do Zumbo, encravada em territorio portuguez.

As mais tristes apprehensões assaltam o espirito ao vêr n'esta divisão geographica a marca inilludível do arbitrario conduzindo a evidencia de razões funestas ao nosso dominio, algumas das quaes a linguagem do convenio aclara n'uma franqueza brutal de direitos de conquista e outras que a analyse dos princípios estatuidos, as lições da experiencia e o conhecimento das condições da nossa vida economica deixam vêr através da doblez mal encoberta das estipulações do convenio.

Seria licito e de bom direito esperar da substancia do convenio o goso livre, a posse tranquillã e indisputavel do muito ou pouco que nos deixassem, mas seria necessario para isso não contar com os velhos processos diplomaticos da Inglaterra, de que temos sido especialmente victimas.

O convenio, pela forma como foi negociado, é a ruína infallível do nosso commercio africano, e essa ruína, esse abandono é precisamente o caminho tortuoso, mas seguro, por que a Inglaterra nos quer conduzir á cedencia absoluta dos terrenos secundários que a separam do mar e em que a sua cubiça se fixará mais ardentemente do que nunca. Pode ser outro o sonho dos diplomatas da South African Company, sabendo que a potencia colonial da Gran-Bretanha assenta na sua força marítima, o que ha muito nós devíamos ter comprehendido a nosso respeito, e que o desmoronar do seu imperio indiano é uma previsão dependente de circumstancias muito visiveis e provaveis, assim como a decadencia do seu commercio é um facto averiguado e positivo?

Se o convenio não nos salva d'este perigo, como justifical-o, como subcrevel-o? É necessario sentenciar a nossa propria condemnação, confessando a nossa inopia e a nossa deshonna?

Fechada a exploração dos terrenos auríferos de Mashona e Manica, occupadas as regiões mais ferteis e salubres como os districtos de Macongo e Sanhati, nucleos incomparáveis de actividade e irradição colonisadora, vedada em toda a linha a expansão para o interior, como poderá Portugal desenvolver a sua acção productiva e benefica n'um paiz longínquo e selvagem em que a prosperidade colonial é impossível sem o estabelecimento de estações privilegiadas pelo clima e pela riqueza,

onde se fixe o ponto de apoio necessario para o desenvolvimento do commercio e da população?

Assenhoreando-se das chaves do commercio leste-africano, a Inglaterra deixa-nos por uma triste irrisão o que os órgãos do seu governo confessam impudicamente poder dispensar, mas isso que nos abandona só nos é reconhecido sob as condições aviltantes de um régimen atrophiante.

Insistir na demonstração de quanto este regimen será fatal ao desenvolvimento do nosso commercio, quanto elle augmentará os encargos e sacrificios que as colanias teem custado á metropole, como a industria nacional ficará isenta de toda a protecção n'aquillo mesmo que ironicamente continuará a chamar-se nosso, — é tarefa inutil depois da minuciosa crítica que tem soffrido o convenio, especialmente da Sociedade de Geographia de Lisboa que, com tão superior competencia e nobre independencia, tratou este assumpto na sua mensagem a S. M.

Princípios fundamentaes da nossa constituição política derogados n'esse mirifico artigo 10.º, em que se vê a liberdade religiosa mascarando os mais ardilosos fins commerciaes e políticos; fronteiras traçadas sobre o papel despresando limites naturaes, geographicos e ethnologicos, cortando agrupamentos sociaes continuos com o fim palpavel de nos crear complicações e desordens; invasão das nossas faculdades administrativas, submettendo-as a interferencias estranhas e a restricções constantes do senhorio e da independencia; liberdade de navegação decretada não só para as grandes arterias fluviaes do continente africano, mas ás ramificações menores da vastissima rêde fluvial que banha as nossas colonias de leste, tornando a fiscalisação impossivel e o domínio uma formula vã; limitação do imposto de transito em todos os nossos rios (artigo 13.º) que é a repercussão do desastre e o primeiro golpe vibrado na nossa província de Angola, até aqui incondicionalmente nossa; arrendamento de um porto franco em Chinde, para arruinar as nossas estações proximas e crear uma base de poderio e futuras reclamações dentro de território nosso; tudo revela um systema cuidadosamente estudado de semear obstaculos, restringir auctoridade, manietar o desenvolvimento commercial, regimen de protectorado absorvente, régimen de lenta mas infallivel destruição.

E, para coroar toda esta série de imposições ignominiosas o encargo de dinheiro e de vidas necessarias para obras publicas que não podemos

utilisar, e este thema infamante da *não alienação sem consentimento da Inglaterra*, indispensável complemento d'esse funebre processo que coloca nas mãos do algoz o preço do cadaver da victima que a mais ninguém convém que venha a pertencer.

Não é uma critica do convenio o que acabamos de dizer, é a impressão de um desastre descripta a traço largo. Assim como negar o que elle encerra de ruinoso e aviltante seria impossível e criminoso disfarce, demonstral-o, encarando os males que nos acarreta, sob o ponto de vista do commercio nacional e da reorganisação da nossa existencia economica, é tarefa relativamente facil.

Sabe esta associação que não houve, nem podia haver portuguez que assignasse uma série de propostas tão gravemente nocivas e humilhantes sem se confessar vencido perante a imposição brutal e a ameaça de maiores desastres.

Mas, se a nação reclama e protesta unanimemente de um modo eloquente e inequivoco a condemnação d'esse funesto accordo diplomatico, aos poderes do Estado que, na nossa constituição política, devem exprimir a vontade e a soberania da nação, não pode restar duvida sobre o caminho a seguir.

A vós, snrs. deputados, está confiada a sentença de que não dependem já os interesses, mas a honra da nação. N'este momento solemne vós não esquecereis, snrs. deputados, que as grandes resoluções cívicas devem inspirar-se sempre nas indicações da consciencia collectiva e na manifestação de sentimentos tão poderosos e tão intimos como os que agitam hoje todo o paiz.

Com a correcção, a dignidade e a firmeza da vossa alta missão, vós poupareis ao pais esta suprema dôr de um tratado affrontoso, fazendo convergir os vossos esforços e as vossas luzes para uma remodelação d'este nefasto convenio.

ANEXO 07. SITUAÇÃO GERAL DO COMMERCIO DO PAIZ SOB O PONTO DE VISTA DOS INTERESSES D'ESTA CLASSE^{vii}

Os Interesses commerciaes téem soffrido muito com a crise nacional dos ultimos tempos. Nem podia deixar de acontecer assim; nem seria de esperar outra cousa.

Tanto o commercio interno, como o commercio externo; tanto o pequeno commercio, como o commercio em grande escala deviam necessariamente resentir-se e partilhar dos effeitos deprimentes da grave e duradoura crise financeira, fiduciaria, monetaria, e economia que, vai para tres annos, se declarou no nosso paiz.

Não trataremos de examinar agora as origens nem o character d'essa crise; nem tão pouco nos deteremos a expôr as phases por que ella tem porventura passado desde fevereiro ou março de 1891 até o presente, nem os remedios diversos e tentativas empregadas no intuito de acudir a tamanho mal e debellar tão desastroso phenomeno de doença no corpo social.

Não nos propomos a fazer a história nem a critica do alludido acontecimento. Essa historia e essa critica, o futuro se incumbirá de fazel-as completamente a sangue frio, e com imparcial justiça. Contentamo-nos de registrar o facto como facto positivo, certo e patente a todos, e referimos a elle as consequencias que tocam de perto com os grandes interesses do commercio que particularmente devem aqui prsocupar-nos e attrahir a nossa attenção.

Portugal é um paiz dotado de grande vitalidade, e possui recursos que outras nações mais avançadas no caminho do progresso nos invejam. A par da benignidade do clima, e da riqueza variada do sólo, e ao lado das especiaes condições geographicas que nos collocaram naturalmente n'uma situação extremamente vantajosa, afastados e como que immunes dos grandes conflictos europeus, temos ainda os vastos dominios coloniaes, que poderiam a estas horas constituir um magnifico emporio de riqueza commercial, mui sobejo a fornecer à metropole os melhores elementos de prosperidade, de desenvolvimento e de bem estar, se porventura os poderes dirigentes houvessem cuidado, como deviam, de zelar e explorar convenientemente essas fontes abundosas de engrandecimento nacional.

^{vii} In Relatório de 1892.

Faltou-nos porém infelizmente esta ultima condição; e as finanças do Estado comprometidas desde longa data por incautas administrações, reduzidas cada vez a mais apuradas circumstancias pela persistencia dos processos de uma pessima politica interna, jámais regularisadas, e antes agravadas pelo expediente dos successivos empréstimos a juro composto, chegaram enfim a uma situação tão arriscada e melindrosa, que bastaria qualquer leve accidente repentino para trazer um cataclysmo arriscado. Foi o que succedeu, reunindo-se desgraçadamente no mesmo momento historico diversos factores de ruins que naturalmente concorreram a precipitar a catastrophe. Ora, desde que o credito do Estado e as finanças publicas chegam a uma situação destas, é impossível que o commercio prospere e se erga dessassombrado como nos dias felizes de paz e de normalidade de todas as condições da vida social.

Para descrever a situação geral do paiz nos principios do anno proximo transacto, não empregaremos considerações nem palavras nossas, que poderiam ser taxadas de exaggeradas ou de dictadas por suggestões de interesses particulares do commercio. Vamos reproduzir a pintura dessa situação como a encontramos delineada por mão de mestre n'um escripto recentemente dado á estampa, e cuja authoridade não póde ser maior.⁽¹⁾ Lê-se alli a seguinte impressiva descripção:

«É necessario revocar á lembrança a situação politica e economica de janeiro de 1892, quando o ministério de que fiz parte tomou sobre si o carregio da governação. Eu vou apontar alguns factos que avivem essa memoria. O ministério anterior havia dado a sua demissão, repudiando em pleno parlamento, facto unico na nossa historia, o procedimento de um dos seus membros, o ministro da fazenda. De repente desvaneceram-se as esperanças com que o paiz fôra embaído, de um rapido regresso ao regimen da circulação metallica; e elle reconheceu com assombro que estava irremediavelmente condemnado ao uso do papel-moeda. Os recursos do thesouro estavam exhaustos, a fazenda publica era um cahos. O aspecto da bancarrota surgiu aos olhos de toda a gente, como uma fatalidade inevitavel. Em Lisboa o Banco Lusitano, e o Banco do Povo fallidos; no Porto e Braga alguns outros Bancos ameaçando ruina; a Companhia Real dos Caminhos de Ferro fallida e arreceiando-se de penhoras e litígios; o Caminho de Ferro de Salamanca exposto a reclamações por parte do go-

verno hespanhol; o de Ambaca a ser appropriado pelos crédores inglezes; o empreiteiro francez das obras do porto de Lisboa requerendo quantiosas indemnisações. O trabalho tambem escasseiára de subito; e os operários despedidos bradavam por trabalho que os alimentasse. A desconfiança e a indignação eram geraes: os inimigos da ordem e das instituições agitavam-se, e julgavam chegada a sua occasião. Era sombrio o aspecto do pais e apresentava todos os prenuncios de uma temerosa convulsão, de tal sorte que chegou a telegraphar-se e a acreditar-se no estrangeiro — tão pouco são conhecidas lá fóra as nossas cousas — que o ministerio que entrava, seria o ultimo da monarchia. Isto no interior. Fóra do pais, a Zambesia ainda effervescente, questões em Londres, difficuldades em Bruxellas, um pleito em Berne; Portugal sem credito, e o seu nome murmurado, e — bem doloroso é dizel-o — até escarnecido e vituperado nas capitaes estrangeiras. Esta a situação geral do paiz (em Janeiro de 1892).»

Comprehende-se que, sendo estas as condições financeiras, economicas e administrativas geraes do paiz, se a descripção feita por uma personalidade tão competente que tratou intimamente os negocios publicos, e feita de um modo tão solemne, no seio da representação nacional, se essa descripção é com effeito exacta e verdadeira, dizemos, comprehende-se que as circumstancias do commercio em geral não podem deixar de reflectir as côres pouco lisongeiras do quadro.

O commercio, particularmente, teve a lutar com graves difficuldades no meio d'esses contratempos que se erguiam em todos os ramos da publica riqueza, deprimindo-os, amesquinhando-os, cerceando-lhes a todos o valor.

O commercio exige a paz, a tranquillidade e o bem estar geral, para que possa sustentar um desenvolvimento progressivo e regular. O instrumento mais fecundo de que se auxilia, é o credito e a confiança. A estabilidade das condições da vida geral do paiz, e a normalidade da circulação constituem igualmente outros tantos requisitos para esse mesmo desenvolvimento. Ora, no meio da crise que se manifestou desde maio de 1890, taes elementos tenderam a perturbar-se completamente; taes requisitos deixaram de existir. O credito publico soffreu os abalos profundos que todos sabemos. A confiança desapareceu.

O thesouro viu-se quasi á beira do abysmo da bancarrota.

O Estado teve de deixar de pagar por inteiro os juros a seus crédores. A circulação metallica conturbou-se, desaparecendo toda a moeda de ouro e de prata, e cahindo-se no fatal regimen, senão do papel moeda rigorosamente fallando, pelo menos da moeda-papel, que é quasi o mesmo. O regimen bancario transtornou-se de um modo verdadeiramente assustador. Os Bancos do norte do paiz foram expropriados da faculdade da emissão mediante uma fraca compensação que não poderam negociar e obter melhor. Ficou unico em campo, como Banco de emissão, o Banco de Portugal, que foi successivamente sendo desobrigado, por medidas dictatoriaes, de todas as principaes obrigações que garantem o credito bancario e a circulação fiduciaria.

Dispensado de pagar em ouro as suas notas, depois dispensado de as trocar em qualquer especie metalica, e depois authorisado a elevar a emissão até á cifra de 54:000 contos, sem obrigação de deposito em metal correspondente. Os outros Bancos mal podiam resistir a uma tal situação. Os capitaes depositados foram-lhes retirados precipitadamente porque o panico e a desconfiança se apoderaram geralmente dos espiritos. O movimento de depositos cessou quasi por completo. Os Bancos viram portanto os seus cofres desprovidos de recursos, e com valores de carteira sem possibilidade de realisação prompta. Todos os effeitos de commercio depreciados nos valores normaes. Alguns d'aquelles estabelecimentos não poderam deixar de succumbir, mesmo porque além das causas geraes deprimentes, outras especiaes os minavam já de anterior data; — os do Porto em consequencia das difficuldades que lhes accarretou a negociação famosa da construção dos caminhos de ferro de Salamanca, negociação em que elles entraram quasi constrangidos, impulsionados por um sentimento de generoso patriotismo que no momento dominava a opinião publica, e confiados nas suggestões e promessas de garantia e auxilio da parte do governo nacional; os Bancos de Lisboa, por outros motivos que já são de notoriedade publica. Emfim, o comercio viu-se privado do recurso natural dos capitaes e do credito bancario; as operações de desconto tornaram-se nullas na maioria dos estabelecimentos, ficando apenas o Banco de Portugal, que todavia tinha de entregar ás urgencias do thesouro a melhor parcella do augmento da emissão já levada, como se vê, a proporções extraordinarias.

Por outro lado, o premio e agio dos metaes preciosos indispensaveis para fazer face aos pagamentos e compromissos do commercio no estrangeiro, agio augmentado em grande escala pela procura e concorrência do thesouro, que necessita de saldar tambem os seus compromissos semestraes aos crédores externos com ouro; a fluctuação dos cambios; a enorme depressão dos cambios do Brazil em consequencia dos acontecimentos politicos e condições financeiras d'esse paiz; e por ultimo as circumstancias interiores de abatimento em todos os redditos e fortuna dos particulares, tudo isto havia de necessariamente produzir effeitos muito graves, e extremamente desfavoraveis ao desenvolvimento das transacções mercantis, e á expansão da riqueza e da actividade do commercio em geral. Nem admira que, em meio de condições tão contrarias, muitos estabelecimentos commerciaes, especialmente no pequeno commercio, tivessem de succumbir.

Os estadistas portuguezes tentaram, n'esta difficil conjunctura, varios meios de acudir á situação perigosa que ameaçava a nacionalidade. Decretaram-se as célebres medidas denominadas de **salvação publica**, e ultimamente o ministerio cahido em fevereiro proximo passado apresentou as propostas financeiras e tributarias que a opinião unanime do paiz regeitou em clamorosos brados de protesto.

As medidas de salvação publica pouco ou nenhum effeito produziram infelizmente. Pensou-se que um dos grandes remedios para fomentar o trabalho nacional seria o systema de uma forte regressão ás ideias ultra-proteccionistas no commercio internacional. Decretou-se n'este intuito uma pauta aduaneira com tarifas verdadeiramente prohibitivas, lançadas com profusão, e que para logo suscitaram os mais vivos protestos, e as mais complicadas reclamações. No entretanto, a estatistica do movimento das alfandegas, a diminuição dos rendimentos publicos em toda a linha, veio demonstrar praticamente quanto fôra erroneo o caminho seguido. O meio de corrigir esta situação angustiosa é o de se cuidar promptamente em negociar tratados de commercio com as nações com quem principalmente temos mais frequentes e valiosas transacções de commercio externo. E' uma necessidade imprescindivel que se impõe; e o momento é o mais opportuno, visto que se acham denunciados ha mais de um anno, os tratados que havíamos em tempo celebrado com aquellas potencias. A

nossa Associação não se esqueceu d'este ponto. Por diversas vezes, e em diferentes documentos dirigidos ao governo, como se vê do **anexo** no lugar competente, reclamamos e insistimos pela negociação dos tratados de commercio, expondo desenvolidamente as razões ponderosas que aconselham este acto de boa politica e de previdencia. Effectivamente os ultimos gabinetes não descuraram o assumpto. A este proposito teremos a satisfação de reproduzir aqui mais um importante trecho do discurso do illustre ministro que foi dos negocios estrangeiros, o snr. conselheiro Costa Lobo, que já citamos. Diz o esclarecido e honrado estadista, por estas palavras textuaes, que confirmam exactamente o nosso modo de vêr na materia, e a doutrina sustentada pela Associação Commercial do Porto: «Os tratados de commercio são, no meu entender, de immediata e urgente necessidade. É d'elles, em grande parte, que póde advir ao paiz o restabelecimento da circulação metallica; e, em todo o caso, sem eles é impossivel melhorar a condição miserrima do nosso povo. A situação internacional do nosso paiz, pelo que respeita ás relações economicas, é hoje em dia a seguinte. Todas as nações da Europa, com excepção da Inglaterra, téem cerrado os seus mercados á nossa exportação, em virtude da tarifa maxima que lhe é applicada: pela nossa parte, o mercado nacional está, pelos direitos da pauta, cerrado aos artefactos de todas as nações estrangeiras. Assim, por este regimen, ao passo que, pela limitação da procura e do consumo dos nossos productos, é diminuido o rendimento nacional, por outro lado toma-se incomparavelmente mais caro o custo da vida, em virtude dos direitos prohibitivos da pauta. Similhante situação é intoleravel. E não param aqui os seus effeitos. Assim como ha uma hostilidade politica, ha igualmente uma hostilidade economica; e difficilmente se compadece a amisade política com a guerra de tarifas. N'este sentido, se póde dizer que Portugal está em guerra aberta com todas as nações da Europa, pela mesma fórmula que a França está em guerra com a Italia e a Suissa.

Ninguém dirá que as circumstancias de Portugal são hoje de molde a poder arrostar com indifferença a malevolencia de todas os povos e governos da Europa.»

Taes eram as opiniões, perfeitamente accentuadas, do illustre ministro dos negocios estrangeiros convidado pelo conselheiro Dias Ferreira para o

gabinete de 17 de janeiro do anno passado. Como se vê, ellas coincidem admiravelmente com o sentir do commercio nacional em materia de tratados e de tarifas aduaneiras. Parece que essas mesmas opiniões deviam ser compartilhadas por todo o ministerio; e com certeza a isso se devem os trabalhos empregados no intento de adiantar as negociações com alguns paizes com quem havia a celebrar tratados commerciaes, e ainda o facto da nomeação da commissão revisora das pautas. O commercio, e designadamente esta nossa Associação, que representa uma parte consideravel dos grandes interesses commerciaes do paiz, por certo não poderiam formular melhor, em phrases mais conceituosas nem mais positivas, as necessidades e as conveniencias publicas, na situação actual, do que as exprimiu e formulou o esclarecido estadista no trecho que transcrevemos.

Effectivamente não se póde dizer mais nem melhor na materia.

Os factos mostraram que o gabinete com effeito pensava assim, e continuou a pensar, apoz a reconstituição de maio; porque o novo ministro dos estrangeiros proseguiu as negociações, como consta do documento official adiante transcripto, em resposta a uma nova representação desta Associação Commercial, insistindo pela celebração urgentissima das convenções internacionaes, e pôde levar as cousas a taes termos que permitiram ao actual ministerio, dentro de poucos dias, ultimar pelo menos o tratado de commercio com o visinho reino da Hespanha. Este tratado está pois concluido, e parece-nos que haverá a esperar d'elle bons resultados. Crêmos que a experiencia assim o confirmará.

Resta concluir os outros tratados que ainda nos faltam. Como poderei vêr dos nossos documentos expedidos pela secretaria nos ultimos tempos, a Direcção não abandonou um momento este grave assumpto. Ella representou e instou com o governo por differentes vezes, fazendo vêr com toda a clareza, a necessidade urgentissima, que ha de effectuar os tratados, e mesmo os perigos a que a morosidade ou incuria em taes negociações podiam expôr os interesses nacionaes. Tudo isto ponderamos detidamente aos poderes publicos a fim de que, ao menos, ficasse bem estabelecido e bem saliente que o commercio pela sua parte tinha feito tudo quanto lhe cumpria fazer e deixava portanto liquidada a sua responsabilidade n'um assumpto tão grave.

A orientação em que devam ser encaminhadas as negociações diplomáticas, não nos competia a nós formulal-a por miudo.

Os poderes publicos devem conhecer os factos que servem naturalmente para fixar aquella orientação, e elles estão proficuamente indicados na passagem citada do discurso do snr. conselheiro Costa Lobo. Nada é preciso acrescentar ao que ali se indica e expõe com lucido e sensatissimo criterio. Portugal carece de não ficar isolado no meio de todas as outras nações da Europa; e estas téem-lhe fechado os seus mercados em represalia de as nossas pautas lhes terem fechado o nosso. Ora, o commercio exterior é o unico meio positivo de chegar talvez ao restabelecimento da circulação metallica, e o unico meio de melhorar as condições desgraçadas da vida das classes pobres no nosso paiz. Á vista disto o governo fica conhecendo a responsabilidade da situação.

A esta questão dos tratados prende-se a das tarifas pautaes. E esta ultima tambem implica nos interesses do maximo momento para o commercio. As pautas vigentes foram, como sabeis, elaboradas sob a inspiração das ideias proteccionistas, mas levou-se a extremos e injustificaveis exaggêros similhante doutrina. Esta nossa Associação Commercial não é, nem jámais quis ser hostil ao trabalho e á industria nacional. Pensa que é justo e conveniente proteger esse trabalho e industria por meio do regimen pautal, mas entende que isto se deve fazer com prudencia e bom senso, sem excessos ultraproteccianistas que descambam em iniquidades e absurdos. É bom proteger aquillo que realmente póde merecer protecção, mas temperando as cousas por fórma que a protecção a uns não vá servir de causa de ruina e exterminio a outros. A doutrina da nossa Associação é que a missão do Estado e das leis, n'este ponto, consistirá em guardar um justo equilibrio, e meio termo razoavel de conciliação, entre todos os interesses, porque todos são do paiz, sem que se sacrifiquem uns pelos outros.

Como Já noutro lugar vos fallamos deste assumpto, e do modo por que a direcção procedeu relativamente á questão pautal, não acrescentaremos mais nada ás ponderações expendidas acima.

ANEXO 08. SITUAÇÃO GERAL FINANCEIRA — MEDIDAS DE FAZENDA — REGIMEN PAUTAL — TRATADOS DE COMMERCIO — ALFANDEGAS^{viii}

Se é principio que póde passar como axioma, que a economia publica está intimamente dependente da situação financeira do Estado. — não póde este assumpto deixar de preceder qualquer outro na ordem das materias sujeitas ao estudo e intervenção das corporações a que incumbe a defeza dos grandes interesses nacionaes, como primeira condição de segurança collectiva. Se, ainda, aquelle principio é incontroverso em todos os casos — tem uma applicação flagrante em Portugal, onde a crise economica actual teve principal origem na desorganisação das finanças do Estado, sendo essa insanavel desorganisação o obstaculo permanente que anulla o esforço victorioso do trabalho nacional e constitue o maior dos perigos que impendem sobre o futuro do paiz.

Desde a declaração da crise de 1892, em que o credito publico soffreu uma violenta commoção que continúa opprimindo a economia nacional, ninguém que tenha alma de patriota, deixará de prescrutar com ansiedade todos os indícios de rehabilitação que revelem a administração financeira e a vida economica da nação. Estabelecida a concorrência d'estes factores primordiaes, para logo se observar que tudo quanto as forças productivas do paiz realisaram de util e progressivo n'este periodo de nove annos, — resulta esteril e sem garantias para o futuro, pela impotencia do Estado em reformar radicalmente a sua administração financeira.

Não tem a Direcção actual a pretensão de fazer n'este documento a critica da nossa situação financeira; mas, perante a suprema gravidade d'esta questão, deve, singela e rigorosamente, pôr em evidencia a sua intima connexão com a questão economica, visto estar n'esta a razão da propria existencia d'esta collectividade.

O progresso do trabalho nacional, expresso nas cifras da ultima estatistica official, demonstra uma differença de 31:899 contos para 25:619 contos nas exportações de generos nacionaes e nacionalisados, no anno economico de 1898-1899, comparado com a media dos seis annos an-

^{viii} In Relatório de 1900.

teriores, ou seja um augmento de 24,51 por cento: — uma diferença de 51:834 contos para 38:827 contos nas importações, nas mesmas epochas comparadas, ou seja um augmento de 33,49 por cento; — e de 15:425 contos para 11: 497 contos na reexportação, baldeação e transito internacionaes de mercadorias estrangeiras e coloniaes nas mesmas epochas, ou seja um augmento de 34,16 por cento. Considerando no seu conjunto o commercio do paiz, o snr. conselheiro Espregueira, no seu relatorio de fazenda, de 1900, calcula o accrescimo do movimento total, comparadas as mesmas epochas, de 41,6 por cento, ou uma média de 9 por cento por anno. Por pouco que se exerça uma analyse dos elementos estatisticos deste quadro, vê-se que o notavel progresso assignalado se deve na maxima parte á expansão do commercio colonial e á parte consideravel que n'elle tomou o trabalho nacional, por virtude da reforma pautal de 1892, na metropole e no ultramar. Com effeito, a exportação da metropole para as coloniaes, que foi em 1891-1892 de 1:280 contos, subiu a 4:970 contos em 1898-1899; e mais notavel ainda é o desenvolvimento do commercio de reexportação, baldeação e transito de generos coloniaes que, sendo de 975 contos em 1892-1893, se exprime pela média de 6:890 contos nos seis annos seguintes e attinge 9:169 contos em 1898-1899.

O excesso da somma das importações, sobre a das exportações e reexportações de generos coloniaes é, no anno economico em revista, de 10:823 contos contra 6:561 contos, média dos ultimos seis anos; mas se considerarmos que, nas mesmas epochas comparadas, o augmento de importação de materias primas, e o de machinas e utensilios e industrias, é de cerca de 50 por cento, tendo o valor d'estas ultimas attingido, em 1898-1899, 3:249 contos, vê-se que o disequilíbrio maior entre a importação e a exportação, é compensado por um accrescimo de potencia industrial e por uma apreciavel consolidação de capital productivo.

A concorrência d'estes numeros, ainda que não levados a um rigor mathematico, denuncia que a balança do commercio ténde a equilibrar-se na nossa vida economica, se levarmos em conta que o movimento de metaes preciosos se nivelou nos dois ultimas anos, e calcularmos que a importação de cambiaes, resultante de transferencias do estrangeiro, margens commerciaes, fretes e outras proveniencias, compensou a sahida para differentes encargos publicos e applicações particulares, como nos

auctorisa a suppôr a manutenção da taxa cambial que, durante o anno de 1899, oscillou entre as taxas de 36 $\frac{13}{16}$ e 39 $\frac{8}{16}$ e durante 1900 entre 36 $\frac{1}{16}$ e 39 $\frac{1}{4}$.

Traduzirão, porém, estes factos, por auspiciosos que sejam, uma melhoria real e definitiva na economia geral do paiz?

Seria temerario produzir esta affirmação, quando apenas uma face da nossa vida economica demonstra uma vigorosa expansão, outras denunciam tendencias apreciaveis de progresso; mas outras ha que estacionam e definham e n'aquellas mesmas que progridem ha symptomas inquietantes que não garantem a estabilidade dos resultados adquiridos. E desde já cumpre assignalar o perigo muito real de que uma falsa apreciação da situação commercial do paiz induza os poderes publicos a uma errada avaliação da riqueza publica e alimente a illusoria esperança de que ha n'ella recursos para travarem a depressão crescente das finanças do Estado.

Póde affirmar-se desde já, sem receio de erro, que, conseguindo equilibrar a balança do seu commercio, depois de encerrado o periodo em que essa balança se saldava annualmente por a importação de ouro e cambiaes, o paiz realiso a primeira e imprescriptivel condição para evitar o desmórnamo do seu credito e riqueza, mas subsiste a profunda depressão causada pela transformação do meio circulante que, no período de seis annos de crise, se traduziu por uma exportação de 40:000 contos em ouro thesaurizado no paiz e substituido hoje por o curso obrigatorio da nota inconvertivel. Substituida assim a circulação mixta, em que o ouro tinha o principal papel, pela circulação fiduciaria, e, admittindo como numericamente equivalentes a circulação antes e depois da crise, — resulta que o valor da moeda se fixou no limite da depreciação determinado pelos factos consequentes á crise de 1892, no qual se conservará, enquanto a balança commercial continuar a nivelar-se e as reservas do Banco emissor garantirem a actual proporcionalidade para a sua faculdade de emissão. Sem nos embrenharmos em considerações doutrinarias sobre os princípios que regem essa faculdade, — basta ao fim pratico que temos em vista enunciar que o desvio possível de um d'aquelles elementos ponderadores que mencionamos, arrastaria a sahida forçada do ouro ou a desvalorisação da nota; breve, — em qualquer dos casos, ou conjunctamente — o aggravamento do agio cambial. É determinantemente sob este ponto de vista que as classes

productoras e trabalhadoras téem a inquietar-se com a accumulacção periodica e até prefixada de **deficits** orçamentaes, que tem gerado esse cancro da vida nacional chamado a divida fluctuante, elevando-a a proporções collossaes e sempre crescentes, sem que se preveja o termo d'esta situação temerosa e insustentavel, que se manifesta por um accrescimo n'essa divida de 26:900 contos para 44:653 contos, n'um periodo pacifico de seis annos — 1895 a 1899 — annuciado ao paiz como o inicio da nossa reconstituicção financeira preparado por os mais duros sacrificios e pelo tristissimo recurso da reduccção de juro aos portadores da divida fundada, — medidas extremas chamadas de salvacção publica, que, concorrendo com a melhora da situacção economica, reduziram muito os encargos e augmentaram as receitas em cerca de 10:000 contos anuaes: mas que desgraçadamente nada valeram nem para a fortuna publica, nem para o credito do paiz!

Um phenomeno social d'esta natureza, não póde deixar de impressionar profundamente, porque envolve um perigo temeroso para o futuro de todos nós.

A sobreposicção de **deficits** orçamentaes só póde resolver-se por emprestimos ruinosos e humilhantes, hoje felizmente impraticaveis, por augmento de impostos intoleraveis na situacção angustiosa do contribuinte, ou pelo recurso indefinido, mais ou menos dissimulado, ao credito publico, ou elle se faça pela venda e cauçao de titulos do Estado, ou conjunctamente pelo augmento do debito da conta do thesouro com o Banco Emissor.

Esse debito, mostram-o as contas do ministerio da fazenda, subiu em dez annos de 10:000 para 56:000 contos, numeros redondos, absorvendo a maior parte da emissão, e comquanto esse valor seja devolvido em grande parte á circulaçao, o seu desvio da funcção primaria e directa que aproveitaria á economia publica, e um grave elemento perturbador da regularidade funcctional da circulaçao. Mas o maior perigo consiste em que, a pretexto ou por effeito d'essa difficuldade funcctional creada pela acção absorvente do Estado, ou por circumstancias que resultariam de tão condemnavel systema, se pretendesse alargar a emissão fiduciaria, sem augmentar proporcionalmente a reserva de ouro, o que seria muito difficil na situacção actual, — porque tal medida, além da desvalorisacção effectiva que traria á nota, daria maior amplitude ao vicioso regimen até hoje seguido, e por duplo motivo depreciaria a moeda legal em que

se exprime a valorisação da riqueza publica e particular e a perequação economica internacional.

O que seria essa crise n'um paiz em que a população despovôa os campos, acossada pela miseria, — em que o comercio externo, baseado na agricultura, soffre com ella, — em que a importação de substancias alimentícias representa 15:000 contos annuaes, — em que os capitaes fluctuantes que tão poderosamente sustentam o equilíbrio economico affluirão ou emigrarão, segundo o grau de confiança que inspirarem a administração publica e a situação geral — e em que, finalmente, a liquidação internacional das contas do estado, e de equilíbrio da balança do commercio, exige manualmente cerca de 4 milhões de libras, segundo calculou na sua lucida memoria sobre a questão financeira apresentada em 18 de fevereiro de 1898 a esta Associação o snr. conselheiro Pedro de Araujo, — o que seria essa crise póde comprehender-se o bastante para considerar como um crime de lesa-patria tudo o que contribua para ella, como tudo o que por falta de uns, e indiferença ou cumplicidade de outros, se não pratique para a evitar.

ANEXO 09. QUESTÕES COLONIAES — PROJECTO DE UM MUSEU COMMERCIAL E COLONIAL NO PORTO^{ix}

As questões coloniaes, força é confessional-o, só em epocha muito recente téem começado a preocupar a opinião da classe commercial e industrial portuense e a exercer uma acção preponderante na economia publica do norte do paiz. Ainda hoje, póde dizer-se, o interesse que estas questões despertam n'esta parte do paiz não corresponde á sua grande importancia, nem as influencias locaes de qualquer ordem que n'ellas actuam correspondem ao seu valor pratico para o nosso commercio. Data de poucos annos a expansão da actividade commercial e industrial do Porto para as colonias, e ainda que sejam de grandissimo valor os resultados já realisados, esta praça encontra-se ainda n'um periodo de iniciação nas suas relações com as colonias, relações que na sua maior parte se fazem ainda indirectamente.

^{ix} In Relatório de 1900.

Este esforço legitimo e necessario em conquistar para a praça do Porto a participação que de direito lhe cabe no commercio colonial, soffre as dificuldades de todas as iniciações, que só poderão ser vencidas por um trabalho persistente e por iniciativas corajosas e bem dirigidas. E no entanto, a estatística das exportações do Porto para os mercados coloniaes, muito imperfeita, porque uma grande parte d'essa exportação se effectua ainda pelo caminho de ferro por via de Lisboa, mostra pelo successivo incremento de valores o logar muito importante, que em breve poderá tornar-se proeminente, das relações com as colonias, no balanço da produção e do trafego commercial d'esta praça. Demonstrada e reconhecida a importancia capital d'este factor, para logo se conclue a necessidade de estabelecer em bases sólidas, autonomas e progressivas, uma situação que se define naturalmente na ordem logica dos phenomenos, como uma força economica de primeira valia, que esta praça deve aproveitar com o maior desvelo, fazendo convergir para a sua conveniente utilização as suas melhores energias.

Orientar esta missão é um encargo novo, mas indeclinavel e de alta responsabilidade para as corporações a que cumpre velar pelos interesses vitais d'esta terra.

A intervenção da energia activa do norte do paiz no desenvolvimento do comercio e da riqueza colonial não póde estimular rivalidades e só deve merecer o favor dos poderes publicos.

Tão vastos são os nossos dominios coloniaes, tão opulenta e variada a sua riqueza, e tão apoucados os recursos de capital, trabalho e população que a metropole possui para os valorisar, que o concurso de todos os elementos de vida de que o paiz dispõe nunca poderá levantar attritos de concorrência, porque o campo de acção é ilimitado e a conjunção de esforços será util ao paiz em geral, e a cada um dos seus aggregados. O que importa, portanto, é favorecer a expansão de todas as iniciativas, e considerando quanto entre nós por causas diversas ellas são vagarosas, mas a final, se bem dirigidas, positivas e de resultados seguros, evitar por uma prudente administração todas as causas que entorpeçam a livre e fecunda exploração do nosso patrimonio colonial, e sobretudo o enfeudamento d'essa riqueza a influencias absorventes, cuja apparente e artificiosa pujança contrasta com a penuria de um estado geral esteril e improgressivo.

A actual Direcção, logo que se constituiu atendeu na organização das suas commissões especiaes de estudo, á importancia actual das questões coloniaes, instituindo uma commissão nova — de marinha mercante e colonias. No escopo dos trabalhos que subordinou a este pensamento inicial, teve em vista a intervenção effectiva da Associação em todas as questões de administração colonial que viessem á téla da discussão publica, e systematisar as condições em que esta praça deve cooperar e participar no commercio colonial, formando assim a base de uma orientação collectiva nas reclamações e nos processos de propaganda e acção, necessarios para que aquella legitima aspiração se converta em realidade.

A primeira parte d'este programma, procurou a Direcção realisal-a, fornecendo contribuições fundadas n' um estudo tão rigoroso e consciente e em dados práticos tão exactos quanto lhe foi possível conjugar a proposito de questões tão importantes como a do concurso para a navegação ultramarina, e a do regimen bancario no ultramar, de cujos pareceres mandou fazer impressão separada; e intervindo ainda em outras questões de character mais especial. Além d'estes trabalhos, resolveu a Direcção adherir ao convite da Sociedade de Geographia de Lisboa, para que a Associação Commercial tomasse parte no Congresso Nacional Colonial, que, por iniciativa d'aquella benemerita Sociedade, deverá realizar-se em Lisboa no anno corrente, e apresentar n'esse congresso uma memoria sobre alguns pontos de maior importancia, e mais especialmente affectos á natureza d'esta corporação, especificados no programma do mencionado congresso.

Quanto á especialidade dos nossos trabalhos que se dirige á organização de um plano systematico de expansão colonial, centralisado n'esta cidade, tem o primeiro lugar na ordem d'essas iniciativas, uma proposta apresentada pelo director Alvaro Gomes de Sá, em sessão de Direcção de 27 de agosto de 1900, que tem por fim a organização n'esta cidade de uma instituição denominada — Museu Colonial e Commercial — cujos fins e constituição obedecem ao pensamento de uma propaganda systematica, tendo por objecto principal as colonias, e de fixar os meios práticos de tornar essa acção persistente e fecunda.

Para melhor definição do character deste empreendimento, estabeleceremos um esboço do programma organico e dos fins práticos d'esta instituição:

O «Museu Colonial Commercial» comprehende, além de uma exposição permanente e movel, que se vai modificando segundo a evolução dos mercados nacionaes productores, e tambem segundo as condições variaveis dos mercados estrangeiros e coloniaes, — uma repartição de informações oommerciaes, segundo o programma adiante mencionado, e uma repartição especial de informações e auxilios a emigrantes, canalizando, orientando e protegendo por via das estações officiaes e dos seus agentes no ultramar, os emigrantes que se destinem ás nossas colonias.

A exposição permanente comprehende:

1) Todos os productos das nossas possessões — vegetaes, animaes e mineraes — no estado nativo e n'aquelle em que são fornecidos ao commercio, na seguinte ordem:

- a) Productos alimentícios.
- b) Fibras textis.
- c) Gommas e resinas.
- d) Sementes oleaginosas.
- e) Plantas medicinaes.
- f) Madeiras.
- g) Minerios.
- h) Diversos.

2) Productos similares de outras regiões, classificados e analysados, com o fim de confrontação com os nacionaes, como base de estudo para o commercio e a industria.

3) Productos da agricultura, e artefactos da Industria nacional em todas as suas manifestações.

4) Productos e artefactos similares da agricultura e da industria estrangeiras, e ainda outros em que o trabalho nacional não concorre, classificados segundo a sua justa posição nos mercados consumidores com os productos nacionaes, isto é, sobre a base do preço commercial de venda, e exemplificando:

- a) Qualidade intrinseca e apparenente.
- b) Padrões, desenhos, etc.
- c) Acondicionamento, metragem, embalagem.
- d) Outras condições favoraveis para a venda, e divulgação.

A secção de informações, anexa a este Museu, inscreveria ao lado dos

productos expostos, informações detalhadas a respeito dos elementos componentes do preço de cada um d'elles, sempre obedecendo ao principio de comparação entre nacionaes e estrangeiros — tendo por ponto de partida o preço inicial no mercado exportador, direitos de exportação, frete, direitos de importação e a percentagem respectiva de despesas geraes, como seguro, comissões, transferencias, embarque e descarga.

Além d'estas informações, seriam a cargo d'esta secção as seguintes:

- 1) Condições de pagamento, prazos e meios de transferencia.
- 2) Regimen pautal e fiscal nas colonias e mercados consumidores, compreendendo todos os avisos necessarios baseados na legislação e nos regulamentos locais, e sua exacta interpretação para governo do commercio.
- 3) Direitos de portos, regulamentos e avisos marítimos, fretes e tarifas ferroviarias.
- 4) Informações extrahidas dos relatorios consulares e de todas as origens fidedignas sobre os productos susceptiveis de encontrarem collocação nos mercados estrangeiros e colonias, e meios de iniciar esse commercio, adaptando-o ás exigencias dos mercados.
- 5) Informações reservadas sobre a situação commercial de clientes e dos mercados consumidores.
- 6) Noticia de todos os factos que interessem o commercio e a industria nacional na metropole e nas praças estrangeiras e colonias, empresas projectadas e iniciadas, alterações pautaes, fiscaes e regulamentares, convenções diplomaticas e commerciaes, novos meios de comunicação e obras publicas.
- 7) Indicação de itinerarios para caixeiros-viajantes, tarifas de passageiros, referencias e meios auxiliares.
- 8) Correspondencia consular.
- 9) Expedição e requisição de amostras.
- 10) Estatistica commercial.
- 11) Laboratorio de analyses.

A secção de emigração especialmente destinada ás colonias, estabeleceria um serviço combinado com as auctoridades centraes e as ultramarinas, fixando os lugares mais adequados a nucleos de colonisação, e determinando os meios de aproveitamento da riqueza local, da subsistencia

e condições de vida do colono, subsidios e auxilios práticos, divulgação dos conhecimentos práticos indispensaveis ao colono e regularisação da corrente emigratoria, segundo o condicionalismo actual da sua fixação ao sólo.

Este programma tem uma vasta latitude, mas é incontestavel que todos os seus elementos téem uma intima e logica dependencia entre si e todos se congregam para um fim prático e patriotico. Pela sua organização e fins, differe muito a instituição projectada dos muzeus industriaes e commerciaes creados em 1884 por Antonio Augusto de Aguiar, sob tão favoraveis auspicios, e que tão cedo deviam extinguir-se, como aconteceu no Porto, ou circunscrever-se ao seu ponto de vista pedagogico.

A sua indole aproxima-se antes das associações promotoras da expansão do commercio exterior, que na Allemanha téem contribuido tão poderosamente para o seu engrandecimento economico, e que em França revestem um typo, mais pronunciadamente burocratico, no «Office National du Commerce Extérieur».

Não teve a Direcção logar para promover a realisação deste importante melhoramento, porque só o poderá conseguir com o concurso do governo e de outras corporações locais. N'este intuito empregou diligencias junto da Camara Municipal do Porto, para um accordo, pelo qual fosse adaptado o edificio do mercado da rua de Ferreira Borges, depois de algumas modificações necessarias, ao muzeu projectado, o que seria de grande e incontestavel utilidade publica, além do aformoseamento que traria áquelle local. Esta ideia foi muito bem acolhida pelo snr. presidente da vereação portuense, que a perfilhou em absoluto, e logo que se possam conseguir os auxilios necessarios do governo, o que julgamos facil por meio de uma remodelação dos actuaes muzeus industriaes, e transferindo para esta nova e prática instituição a dotação correspondente ao muzeu industrial do Porto, — logo que isto se consiga, não duvidamos que esta iniciativa se realise, com o concurso devotado de todas as entidades que téem de cooperar para o bom exito d'esta iniciativa.

Vasto é o campo aberto á nossa actividade e fecundas as soluções que á economia nacional offerecem as colonias, mas é certo também que essa fonte uberrima estancará como tantas outras, se a acção administrativa

não mudar de orientação. Não se póde também negar que nesta materia se tenham exercido proficientemente as nossas aptidões especulativas, nem desconhecer o valor dos trabalhos de propaganda e legislação vindos a lume sobre assumptos coloniaes, muitos dos quaes assentam em factos de observação, obtidos á custa de consciencioso estudo e penosos sacrifícios. E no entretanto, o que este assumpto encerra de importante e de verdadeiramente grave para o paiz — a utilização prática das colonias, promovendo a prosperidade destas e da mãe-patria — continúa sendo uma questão em aberto, um dos mais sérios aspectos da vasta crise nacional.

Referimo-nos em outro lugar ao papel preponderante que o commercio colonial teve no movimento economico do paiz nos ultimos dez annos e que basta a pôr em relêvo toda a sua decisiva influencia no futuro. Infelizmente, porém, no momento em que escrevemos, essa fecunda expansão denota symptomas alarmantes de retrocesso, e os signaes de mal-estar que vinham transparecendo atravez de uma apparente prosperidade, revestem agora o character de difficuldades de complexa gravidade. Existe uma crise real em Africa, não ha que duvidar, e os affeitos d'ella reagem já poderosamente sobre toda a economia da metropole. Ha n'essa crise causas accidentaes que se debellarão na rotação dos phenomenos economicos, e causas permanentes, que exigem resoluções práticas, efficazes, e reforma radical de princípios administrativos.

O systema governativo que se tem applicado ás colonias differe pouco do que tem vigorado para a metropole; — não se cuida de robustecer o organismo e tornal-o apto para que se desenvolva e fructifique, mas em asphyxial-o na rêde tributaria ou em dal-o em pasto á voracidade de grupos privilegiados, similhando um equilíbrio ficticio que assenta na miseria geral. Tão inveterado é o mal, que chegamos a descrêr dos remedios.

Existe n'esses novos nucleos da nacionalidade em que deveria rejuvenescer e avigorar-se a seiva antiga, e principalmente n'aquelles em que uma mais longa elaboração imprimiu um typo social complexo e definido, como é principalmente a nossa provincia de Angola, existe ahi um profundo sentimento de desgosto, justificado pela dura experiencia desta abominavel politica colonial, que annulla todas as iniciativas e tolhe a expansão de todas as faculdades productivas. Confronta-se a situação precaria do trabalho agrícola e commercial nas colonias portuguezas com

o estado florescente das colonias visinhas estrangeiras, e tiram-se d'este confronto as mais amargas conclusões não só contra os processos administrativos, como para a dependencia economica a que a metropole pretende sujeitar as colonias. Ha n'este modo de vêr restricções importantes a fazer, porque é perfeitamente racional e equitativa á luz da economia social e do criterio seguido pelos publicistas e estadistas contemporaneos, sem exceptuarmos mesmo a Inglaterra com a sua politica colonial propria de **self-government**, uma interdependencia economica entre a mãe-patria e as colonias, a qual resulta necessariamente proveitosa a ambas, mercê de uma sábia administração. Assim, a protecção pautal que garante os mercados coloniaes aos productos industriaes da metropole, é defensavel sempre que não exceda o limite que impõe a concorrência estrangeira, e seja compensada por uma protecção correspondente nos mercados da metropole aos productos coloniaes. A crise economica que assoberba a provincia de Angola não deve portanto atribuir-se á pauta colonial protecctionista de 1892, pois nunca teve maior expansão o seu commercio exportador, como nos anos successivos á promulgação d'essa pauta, e não será difficil provar que tendo os productos da metropole apenas o encargo de 10 % do direito pautal, o barateamento do trabalho industrial, forçado pela lei da concorrência, aproxima cada vez mais o custo dos tecidos nacionaes do custo dos estrangeiros, sobre que pesa o agio cambial, que inversamente favorece a exportação colonial.

Outras causas mais graves e complexas actuam na situação critica que atravessam as colonias, umas das quaes, como dissemos, accidentaes, e outras, as mais sérias, permanentes e profundas; como são: — os pesados direitos de exportação, os impostos locais de produção, as elevadíssimas tarifas de transportes terrestres e maritimos, o vicioso regimen de credito predial e bancario, o defeituoso systema de colonisação, e outras graves lacunas em todo o nosso systema de administração colonial, que redundam em manifesta inferioridade de condições para a concorrência com as colonias estrangeiras visinhas, no commercio com o gentio e no internacional.

É sabido que para o recente agravamento da situação economica da provincia de Angola, contribuíram simultaneamente com a baixa do preço da borracha e do café, o augmento extraordinario do imposto de

produção sobre o alcool produzido n'aquella provinda para 126 réis em litro, e mais 5 réis por cada grau alcoolico superior a 500 centesimaes, e a criação da sobretaxa de 3 % em Loanda e 6 % no sul, nos direitos de exportação, receita consignada ás despesas da construcção do caminho de ferro de Benguella a Caconda, que a industria nacional de fiação e tecidos, representada em maxima importancia no norte do paiz, subsidiou tambem expontaneamente com a elevação de 4 para 14 réis em kilo no direito de importação de algodão em rama, sem que até hoje nada se tenha feito sobre tão preconisado melhoramento.

É incontestavel que um agravamento do imposto de produção sobre o genero considerado até hoje a base da riqueza agrícola das nossas colonias do sul, que elevou ao duplo a contribuição d'este producto, ainda com a correcção que se pretende introduzir com o regimen do gremio, basta a causar sérias perturbações, que mais avultam pelo facto de tal genero constituir uma parcella indispensavel da permuta que, concorrendo por um valor exorbitante, reduz extraordinariamente a quota parte com que outros artigos, especialmente os tecidos de algodão, contribuiam no valor permutavel, causando assim um duplo mal: — o retrahimento do gentio e a diminuição do consumo de todos os productos da metropole. E seja dito de passagem e como illustração da falsa orientação da nossa administração colonial, que tendo o governo portuguez adherido á conferencia de Bruxellas para a taxação do alcool em 126 réis, com o fim expresso mas apparente de diminuir o seu pernicioso uso entre as populações indigenas, acceita como boa a manutenção d'esse consumo como augmento de receita, sem curar a crise agricola, commercial e industrial, que provocou e do modo de debellal-a por outros meios.

Se a agricultura colonial soffreu com esta medida um golpe terrivel, devia o governo prestar-lhe todos os auxilios para que ella se consagrasse a outras culturas proveitosas e que poderiam ter largo consumo na metropole, especialmente o assucar e o algodão — desenvolvendo assim a riqueza predial e abrindo ao commercio colonial uma nova fonte de prosperidade. Reclama effetivamente a agricultura colonial, pedindo para o assucar que possa produzir durante vinte annos o mesmo beneficio pautal de 90 % concedido á metropole e cuja manutenção é garantida por uma das propostas do snr. conselheiro Villaça, que também garante o differencial

actual de 50 % para os productos coloniaes nas alfandegas do continente; mas essas garantias são de valor contestavel, quando se legisla para tão largo período, e nada resolvem quanto a situação comercial que exige medidas radicaes, as quaes constituiriam a melhor salvaguarda futura.

Não desconhecemos a sinceridade do esforço e a elevada consciencia com que o snr conselheiro Eduardo Villaça se dedicou ao estudo do problema colonial e que tornam verdadeiramente distinta a sua passagem na gerencia da pasta das colonias.

Mas a sua obra, com ser superiormente intencionada, foi improficua, porque não pôde romper com nórmãs e princípios que deviam tornal-a esteril, e porque a fraqueza das soluções práticas do legislador contrasta lamentavelmente com a largueza de vistas demonstrada pelo publicista, especialmente na parte do seu relatorio, que se refere á colonisação.

E como pensar em colonisação e em medidas valiosas de fomento, quando os governos traduzem essas excellentes intenções, dando a um facto economico tão importante como a transformação do regimen agrícola e commercial de uma colonia a exclusiva consideração de expediente financeiro, e acodem á crise profunda que ese facto provoca nas colonias e á que d'aquella deriva para a metropole, reformando a concessão dos privilegios bancarias no ultramar em condições mais odiosas de que nunca, e despresando todas as patrioticas advertencias com que se quiz lealmente evitar tal attentado.

As questões africanas téem hoje para a praça do Porto uma importancia capital. Não se trata apenas de divagações sobre elementos de riqueza mais ou menos hypotheticos e afastados da orbita em que se exerce a nossa actividade; não, — a prosperidade colonial está hoje intimamente ligada á prosperidade da grande industria do norte, que precisa consolidar a sua posição economica por uma intervenção directa nos negocios coloniaes, dando uma direcção nova ás relações commerciaes com os mercados africanos e fazendo valer a sua influencia na conveniente solução de problemas que, interessando profundamente a collectividade, téem sido até hoje apanagio de um pequeno numero.

É esta uma das graves questões em que um criterio superior, aliado á energia de todos os homens de boa vontade disciplinados nas lides do trabalho, pôde ser relevantemente util á causa das colonias, que é a da patria.

Se uma salutar intervenção d'essas forças vitais se não dér e o paiz não conseguir insuflar energias novas e impôr nova direcção aos negocios ultramarinos, melhor será não alimentar illusões sobre o futuro das colonias e a sua missão salvadora, e resignarmos-nos á sorte destinada aos povos que não sabem ou não podem evitar viril e praticamente a ruina lentamente preparada pelos erros de administração e por todas as influencias dissolventes, acobertadas sob a egide de vãs subtilezas doutrinarias.

Vinho despachado para exportação pela Alfândega do Porto desde 1836 até 1874*

Anos	PORTOS										
	Grã-Bretanha		Brasil		Estados-Unidos		Reino e mais portos		Total		
	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Ou litros
1836	30:206	6	579	8	1:363	5	1:136	10	33:285	8	
1837	21:110	15	2:843	16	860	7	967	19	25:782	15	
1838	26:057	3	7:181	11	2:628	10	2:108	7	37:975	10	
1839	26:159	16	1:913	8	3:471	12	1:662	5	33:206	20	
1840	25:678	14	2:793	12	1:400	10	3:317	16	33:190	10	
1841	21:011	1	1:879	7	1:164	14	2:300	11	26:355	12	
1842	21:798	20	2:220	9	1:005	6	2:407	3	27:431	17	
1843	21:296	8	2:542	18	547	19	2:013	9	26:400	12	
1844	25:811	16	1:947	7	3:281	14	3:331	7	34:327	2	
1845	22:047	18	3:505	19	3:241	14	2:828	16	31:624	4	
1846	21:392	19	3:520	3	3:629	4	2:568	6	31:110	11	
1847	22:894	15	2:763	15	2:383	7	2:703	15	30:745	10	
1848	22:472	11	6:871	19	5:174	--	3:956	1	38:472	10	
1849	24:629	6	5:627	15	4:921	9	7:864	13	43:043	1	
1850	25:420	1	2:756	9	6:220	1	4:631	12	39:028	2	
1851	20:780	6	2:898	5	3:933	2	5:335	10	32:947	2	
1852	19:224	14	2:718	8	4:320	--	5:466	3	31:729	4	
1853	46:834	--	743	--	1:658	--	6:576	--	55:811		
1854	33:831	7	1:273	16	326	7	3:821	8	39:252	17	

Anos	PORTOS									
	Grã-Bretanha		Brasil		Estados-Unidos		Reino e mais portos		Total	
	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes	Pipas	Almudes
1855	26:755	12	3:644	12	683	16	3:302	15	34:386	13
1856	26:216	5	6:611	14	1:813	20	3:979	4	41:621	1
1857	23:614	11	2:223	4	439	7	2:459	16	28:736	17
1858	11:592	7	3:888	4	193	13	1:016	14	16:690	17
1859	14:530	18	1:909	6	424	3	2:682	19	19:547	4
1860	22:416	17	2:127	19	398	16	2:917	5	27:860	15
1861	22:945	1	1:734	6	57	--	2:172	2	26:908	9
1862	24:832	15	2:078	10	150	18	2:648	15	29:710	16
1863	30:044	10	2:746	1	142	20	1:971	18	34:905	7
1864	29:942	10	3:331	2	131	18	2:214	6	35:619	15
1865	33:924	10	3:081	13	409	12	2:225	1	39:208	15
1866	30:545	18	5:661	--	726	--	3:550	13	40:483	10
1867	25:111	7	6:449	4	138	13	2:987	2	34:686	5
1868	27:020	10	5:967	18	208	5	2:528	11	35:725	2
1869	28:510	19	9:602	9	148	10	2:571	14	40:833	10
1870	31:654	10	8:463	6	244	18	2:333	10	42:695	4
1871	31:956	3	8:177	3	360	3	2:976	9	43:471	6
1872	38:489	5	7:931	15	285	5	3:476	--	50:182	--
1873	35:611	12	9:955	19	223	11	3:829	4	49:649	141/2
1874	35:753	7	15:668	181/2	253	1	4:856	8	56:531	91/2
										30.201:366,30

* Relatório de 1874.

Quantidades de vinho exportado pela Barra do Porto,

	Alemanha	Bélgica	Brasil	Dinamarca	Estados- -Unidos da América	França	Espanha	Holanda
1875 litros	811:279	20:767	8.399:930	417:837	154:954	81:081	740	122:080
1876 »	900:586	69:551	8.342:454	436:349	73:861	77:360	367	163:785
1877 »	812:191	66:410	10.529:918	361:977	138:169	75:141	234	166:233
1878 »	756:789	95:566	9.166:324	398:164	83:556	80:922	45:172	142:405
1879 »	789:752	111:995	9.570:574	389:146	109:928	103:163	410	125:077
1880 »	981:522	98:838	14.876:012	438:835	179:993	111:239	133	43:292
1881 »	1..134:690	106:650	11.957:710	305:460	288:800	537:750	730	32:790
1882 »	1.295:594	83:458	13.761:960	407:658	129:075	787:927	16:433	10:936
1883 »	1.869:688	92:887	13.493:264	370:818	235:600	2.137:411	8:174	36:534
1884 »	1.801'980	162:750	12.274:653	455:606	183.956	997:324	2:385	100:755
1885 »	1.859:616	213:081	12.189:239	393:171	175:749	2.830:930	2:468	153:557
1886 »	2.289:784	358:792	13.526:204	329:208	211:565	5.529:353	12:389	230:494
1887 »	2.851:422	309:059	12.962:729	244:999	199:787	3.387:760	11:705	243:859
1888 »	3.421:829	267:980	15.114:211	324:796	161:855	8.402:032	5:493	288:941
1089 »	3.192:742	300:750	15.381:144	540:091	88:322	3.739:494	4:719	261:295
1890 »	3.697:741	348:627	18.133:093	734:337	245:067	787:615	3:372	331:311
1891 »	3.494:159	394:425	19.903:020	1.057:864	245:319	758:985	3:496	505:207
1892 »	2.608:993	308:679	28.162:777	1.051:641	330:182	687:943	4:893	352:424
1893 »	2.306:322	401:561	28.150:886	933:606	242:818	465:949	3:206	493:171
1894 »	1.901:505	385:436	23.430:028	847:008	234:843	280:623	4:755	544:503
1895 »	1.971:163	350:772	25.995:467	958:326	146:459	325:773	3:009	634:726
1896 »	1.735:249	524:739	31.229:414	1.043:082	145:461	330:382	3:694	747:503
1897 »	1.527:889	335:270	27.504:843	888:930	137:416	310:253	1:793	675:375
1898 »	1.753:343	416:010	29.495:467	876:214	145:477	252:488	1:812	855:223
1899 »	1.726:250	375:965	25.243:942	845:862	148:906	348:748	1:341	722:038
1900 »	1.604:755	553:439	27.023:392	818:776	132:029	308:461	1:047	749:124

de 1875 a 1900 para os países abaixo mencionados*

Inglaterra	Países da América não mencionados	Províncias portug.c da África e da Ásia	República Argentina (a)	República do Uruguai (a)	Rússia	Suécia e Noruega	Não mencionados	Total
21.703:980	16:094	26:370	-	-	392:652	265:766	-	32.413:536
20.576:093	5:084	-	-	-	331:522	483:617	-	31.460:629
19.753:811	213	-	-	-	315:119	517:683	-	32.737:099
14.678:070	24:811	1:839	-	-	282:771	272:196	-	26.028:585
14.188:982	1:908	-	-	-	366:310	255:885	-	26.0131:30
15.426:156	55:346	-	-	-	561:372	372:194	--	33.144:932
14.548:090	34:160	13:220	--	-	189:420	401:320	-	29.550:790
14.328:536	73:358	34:080	'--	-	412:335	353:983	-	31.695:333
16.040:369	127:254	5:378	-	-	441:814	289:584	70	35.148:845
16.177:621	175:171	7:629	--	-	481:251	312:745	955	33.134:781
15.843:357	195:075	8:394	-	-	348:460	349:269	14:286	34.576:652
16.811:286	329:168	3:890	-	-	72:257	261:775	10:549	39.976:714
17.123:132	443:518	30:839	-	-	93:364	302:003	266	38.204:442
16.539:836	33:348	41:252	118:767	389:974	107:817	356:758	1:536	45.576:425
20.619:813	42:018	110:150	226:672	344:505	232:891	330:068	4:627	45.419:301
19.994:184	14:046	127:183	135:939	188:596	205:317	266:252	12:280	45.224:960
19.914:861	10:347	183:799	70:093	99:222	178:732	1.021:485	10:707	47.851:721
26.538:836	37:063	320:038	57:359	99:293	616:714	75:499	3:429	61.255:763
15.324:845	27:158	248:877	200:441	84:931	814:990	180:326	10:812	49.889:899
14.400:797	39:141	194:960	118:262	81:775	911:935	474:037	5:895	43.855:503
16.303:445	23:243	481:470	154:563	110:343	648:280	608:004	26:559	48.741:602
17.543:664	38:415	555:280	224:490	129:302	682:807	781:878	10:531	55.725:891
18.283:119	52:994	517:583	241:286	65:404	919:686	1.100:562	10:907	52.573:310
21.471:164	30:490	535:031	105:973	50:144	879:112	1.384:578	13:928	58.266:454
19.183:882	19:187	676:816	107:630	72:070	911:823	1.311:348	12:064	51.707:872
18.349:263	73:365	597:585	208:562	149:783	900:444	1.295:821	13:369	52.779:235

* Mapas in vários Relatórios da A. C. do P.

Valores do vinho exportado pela Barra do Porto, de 1877 a 1900 para os países abaixo mencionados*

	Alemanha	Bélgica	Brasil	Dinamarca	Estados- Unidos da América	França	Espanha	Holanda	Inglaterra
1877 réis (b)	223:171\$000	24:510\$000	2.125:672\$000	98:1413\$000	36:480\$000	22:579\$000	93\$000	44:119\$000	5.637:418\$000
1878 »	181:114\$000	25:250\$000	1.523:850\$000	91:3973\$000	19:153\$000	22:217\$000	8:555\$000	30:203\$000	3.295:649\$000
1879 »	185:219\$000	23:797\$000	1.645:441\$000	79:776\$000	23:869\$000	25:837\$000	126\$000	23:932\$000	2.972:927\$000
1880 »	222:109\$000	20:200\$000	2.496:016\$000	95:944\$000	37:644\$000	24:953\$000	25\$000	9:281\$000	3.277:889\$000
1881 »	269:119\$000	22:490\$000	2.027:931\$000	58:648\$000	64:859\$000	90:486\$000	246\$000	8:478\$000	3.207:221\$000
1882 »	294:725\$000	17:637\$000	2.138:327\$000	80:459\$000	29:585\$000	112:956\$000	3:306\$000	2:205\$000	2.775:156\$000
1883 »	454:281\$000	21:628\$000	2.100:783\$000	75:239\$000	45:349\$000	268:253\$000	1:652\$000	8:205\$000	3.112:583\$000
1884 »	402:413\$000	31:663\$000	2.058:502\$000	94:561\$000	35:564\$000	122:581\$000	643\$000	19:551\$000	3.052:000\$000
1885 »	415:999\$000	51:381\$000	1.875:599\$000	78:290\$000	34:270\$000	362:022\$000	462\$000	28:945\$000	2.967:685\$000
1886 »	412:161\$000	64:582\$000	2.434:716\$000	59:256\$000	30:083\$000	995:283\$000	2:230\$000	41:208\$000	3.026:030\$000
1887 »	515:861\$000	55:474\$000	1.571:849\$000	43:480\$000	35:115\$000	260:205\$000	2:178\$000	42:947\$000	3.005:948\$000
1888 »	726:466\$000	52:524\$000	2.093:645\$000	63:481\$000	30:913\$000	613:097\$000	1:100\$000	53:813\$000	3.058:314\$000
1889 »	677:490\$000	59:764\$000	2.009:440\$000	100:479\$000	17:630\$000	290:859\$000	1:194\$000	45:506\$000	3.971:859\$000
1890 »	755:529\$000	68:290\$000	2.676:076\$000	134:720\$000	45:285\$000	129:927\$000	1:053\$000	63:538\$000	3.621:653\$000
1891 »	707:004\$000	79:548\$000	2.931:292\$000	197:877\$000	45:103\$000	140:352\$000	1:025\$000	93:078\$000	3.698:137\$000
1892 »	542:452\$000	62:402\$000	4.029:465\$000	206:204\$000	64:402\$000	97:393\$000	1:170\$000	67:912\$000	5.015:678\$000
1893 »	476:284\$000	85:112\$000	4.379:337\$000	186:092\$000	49:386\$000	98:555\$000	1:267\$000	94:313\$000	2.933:655\$000
1894 »	388:815\$000	77:800\$000	3.837:520\$000	164:378\$000	47:032\$000	60:376\$000	1:457\$000	105:976\$000	2.371:967\$000
1895 »	410:026\$000	69:764\$000	4.576:114\$000	186:898\$000	31:832\$000	72:150\$000	778\$000	131:867\$000	3.155:582\$000
1896 »	358:106\$000	102:808\$000	4.158:309\$000	199:371\$000	31:563\$000	69:243\$000	963\$000	143:134\$000	3.350:528\$000
1897 »	299:961\$000	64:688\$000	3.273:376\$000	168:325\$000	29:652\$000	65:128\$000	749\$000	126:999\$000	3.395:698\$000
1898 »	338:464\$000	80:924\$000	3.528:437\$000	165:813\$000	31:300\$000	52:674\$000	524\$000	161:946\$000	4.005:588\$000
1899 »	333:427\$000	71:165\$000	2.973:751\$000	159:098\$000	33:107\$000	62:731\$000	320\$009	136:710\$000	3.548:677\$000
1900 »	310:216\$000	104:982\$000	3.168:507\$000	156:502\$000	33:323\$000	61:836\$000	264\$000	142:057\$000	3.292:492\$000

(a) Até 1887 a exportação com destino a estes dois países está incluída nos países da América não mencionados.

Desde 1876 a 1885 aceitaram-se os valores que deram os despachantes.

Em 1886 considerou-se todo o vinho como licoroso, dando-se o valor de 18000 réis por decalitro.

(b) Em 1887 até Setembro, teve o valor da tabela conforme a qualidade, e o resto do ano o valor que deram os despachantes.

Em 1888, o valor que deram os despachantes.

* In vários Relatórios da A. C. do P.

Países da América não mencionados	Províncias portuguesas da África e da Ásia	República Argentina (a)	República Uruguai (b)	Rússia	Suécia e Noruega	Não mencionados	Total
30\$000	—\$—	—\$—	—\$—	102:563\$000	145:909\$000	—\$—	8.460:640\$000
7:170\$000	515\$000	—\$—	—\$—	65:410\$000	57:433\$000	—\$—	5.327:916\$000
1:000\$000	—\$—	—\$—	—\$—	88:709\$000	55:857\$000	—\$—	5.126:490\$000
11:200\$000	—\$—	—\$—	—\$—	170:980\$000	123:131\$000	—\$—	6.489:372\$000
11:825\$000	3:945\$000	—\$—	—\$—	26:760\$000	87:853\$000	—\$—	5.879:861\$000
19:709\$000	3:725\$000	—\$—	—\$—	84:472\$000	70:962\$000	—\$—	5.633:224\$000
38:156\$000	1:527\$000	—\$—	—\$—	94:911\$000	60:534\$000	9\$000	6.283:110\$000
39:100\$000	2:102\$000	—\$—	—\$—	97:965\$000	61:779\$000	371\$000	6.018:795\$000
46:845\$000	2:435\$000	—\$—	—\$—	65:946\$000	73:044\$000	2:694\$000	6.005:617\$000
59:249\$000	701\$000	—\$—	—\$—	13:006\$000	47:120\$000	1:898\$000	7.187:523\$000
81:222\$000	5:645\$000	—\$—	—\$—	16:548\$000	54:486\$000	48\$000	5.691:006\$000
7:455\$000	8:058\$000	42:098\$000	117:281\$000	20:398\$000	71:370\$000	373\$000	6.960:386\$000
9:373\$000	19:025\$000	82:656\$000	104:856\$000	42:112\$000	61:617\$000	918\$000	7.314:778\$000
2:908\$000	24:120\$000	48:032\$000	44:808\$000	38:311\$000	48:617\$000	2:101\$000	7.704:940\$000
2:909\$000	37:985\$000	12:912\$000	22:453\$000	33:999\$000	201:124\$000	1:868\$000	8.206:666\$000
7:198\$000	52:750\$000	14:199\$000	21:471\$000	122:536\$000	14:346\$000	745\$000	10.320:323\$000
6:770\$000	39:281\$000	40:954\$000	20:320\$000	157:629\$000	37:050\$000	1:693\$000	8.607:698\$000
14:218\$000	39:193\$000	35:669\$000	20:930\$000	179:779\$000	94:722\$000	1:554\$000	7.799:386\$000
7:754\$000	80:599\$000	40:791\$000	27:952\$000	125:205\$000	117:494\$000	4:412\$000	9.048:218\$000
11:010\$000	77:618\$000	49:013\$000	26:235\$000	131:156\$000	148:834\$000	3:171\$000	8.861:062\$000
18:422\$000	66:199\$000	46:222\$000	13:934\$000	175:447\$000	208:371\$000	2:991\$000	7.956:162\$000
6:945\$000	90:569\$000	27:968\$000	11:977\$000	166:465\$000	263:945\$000	4:188\$000	8.937:727\$000
6:754\$000	89:622\$000	24:708\$000	13:277\$000	174:908\$000	247:623\$000	2:741\$000	7.878:619\$000
17:989\$000	82:831\$000	39:303\$000	22:755\$000	171:698\$000	243:625\$000	3:228\$000	7.951:608\$000

BIBLIOGRAFIA

FONTES

Arquivo da Associação Comercial do Porto

Manuscritas

Correspondência recebida, por maços, em caixas de folha:

1835-1840

1841-1845

1846-1851

1852-1855

1856-1861

1862-1869

1870-1878

1879-1885

Livros copiadores de correspondência expedida:

N.º 1 — 1834-1837

N.º 2 — 1837-1840

N.º 3 — 1839-1843, correspondência com autoridades

N.º 4 — 1841-1848

N.º 5 — 1843-1849, correspondência com autoridades

N.º 6 — 1849-1859

N.º 7 — 1849-1854, correspondência com autoridades

N.º 8 — 1854-1859, correspondência com autoridades

N.º 9 — 1859-1875

N.º 10 — 1860-1865, correspondência com autoridades

N.º 11 — 1865-1874, correspondência com autoridades

N.º 12 — 1874-1878

N.º 13 — 1878-1882

N.º 14 — 1882-1885

N.º 15 — 1885-1887

N.º 16 — 1887-1889

N.º 17 — 1889-1890

Impressas

- Relatórios da Direcção da Associação Comercial do Porto. O primeiro disponível é o do exercício de 1837. A partir de 1873, os relatórios incluem a correspondência recebida e emitida, assim como os pareceres elaborados por comissões especiais.
- Relatórios da Direcção do Centro Comercial do Porto. Publicados desde a sua fundação, em 1887, ainda continuavam em 1926, devendo a corporação ter-se extinto com o cooperativismo. Desde o primeiro, os relatórios apresentam-se com anexos, tais como actas, correspondência, exposições, conferências, etc.

Publicações periódicas

- *Boletim da Sociedade de Geographia Comercial do Porto*, 1880 a 1885.
- *Diário das Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa*, 1821.
- *Diário do Governo*, 1839 a 1877.
- *Jornal da Associação Industrial Portuense*, 1852 e 1853.
- *Neptuno*, Revista da Marinha Mercante, 1925-1930.
- *Paquete do Ultramar*, diário, publicado desde 5 de Julho de 1839 a 27 de Março de 1840.
- *Periódico dos Pobres no Porto*, diário, 1838.

Obras consultadas

- ALBUQUERQUE, J. Mouzinho de — MOÇAMBIQUE 1896 –1898, Lisboa, 1899.
- ALVES, Ana Maria — A COMUNA DE PARIS E PORTUGAL, Lisboa, 1971.
- ARRIAGA, José d' — A INGLATERRA PORTUGAL E SUAS COLÓNIAS, Lisboa, 1882.
- ASSOCIAÇÃO (A) Comercial do Porto — A Associação Comercial do Porto e a Barra do Douro, Porto, 1945.
- AZEVEDO, J. Lúcio de — ÉPOCAS DE PORTUGAL ECONÓMICO, Lisboa, 3ª ed., 1973.
- BASTOS, Carlos — ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO - RESUMO HISTÓRICO DA SUA ACTIVIDADE DESDE A FUNDAÇÃO ATEÉ AO ANO DAS COMEMORAÇÕES CENTENÁRIAS 1834-1940, Porto, 1942.
- BOTELHO, Sebastião Xavier — ESCRAVATURA/BENEFÍCIOS QUE PODEM PROVIR AS NOSSAS POSSESSÕES D'ÁFRICA DA PROIBIÇÃO DAQUELLE TRAFICO/ /PROJECTO DE HUMA COMPANHIA COMMERCIAL QUE PROMOVA A CULTURA E CIVILISAÇÃO

- DAQUELLES DOMINIOS/OBRA POSTHUMA DE ----- OFFERECIDA AO CORPO DO COMMERCIO PORTUGUES/LISBOA/1840.
- BRUNDSCHWIG, Henri—A PARTILHA DA ÁFRICA, Lisboa, 1972.
- BULHÕES, Miguel de — A FAZENDA PUBLICA DE PORTUGAL — PRATICAS VIGENTES E VARIAS UTOPIAS DO AUCTOR, Lisboa, 1884.
- C. F. A. de S. — MEMORIA HISTORICA/ÁCERCA DA PERFIDA E TRAIÇOEIRA/AMIZADE INGLEZA/DEDICADA E OFFERECIDA/AO Il.mo e Ex.mo Snr./Manoel da Silva Passos,/ por -----, Porto, 1840.
- CAPELA, José — O VINHO PARA O PRETO, Porto, 1973.
— ESCRAVATURA — A EMPRESA DE SAQUE — O ABOLICIONISMO (1810-1875), Porto, 1974.
- CASTRO, Armando — ESTUDOS DE HISTÓRIA SÓCIO-ECONÓMICA DE PORTUGAL, Porto, 1971.
— INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA ECONOMIA PORTUGUESA, Lisboa, 1947.
- CONSIDERAÇÕES SOBRE AS TRANSFERÊNCIAS DE ANGOLA, Lisboa, 1932.
- CORDEIRO, Luciano — SILVA PORTO, S.S.G.L., 2.ª edição, Lisboa, 1890.
- DOBB, Maurice — ESTUDIOS SOBRE EL DESARROLLO DEL CAPITALISMO, Buenos Aires, 1972.
- DÓRIA, António Álvaro — MOVIMENTOS POLÍTICOS DO PORTO NO SÉCULO XIX, Porto, MCMLVII.
- ESTEVIÃO, José — OBRA POLÍTICA — I — Escritos, debates parlamentares e outros discursos — Estudo Introdutório, Selecção e Notas de José Tengarrinha, Lisboa, 1962.
- EXPOSITION DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE DE TOUTES LES NATIONS, 1855, LE PORTUGAL ET SES COLONIES, PARIS.
- FONSECA, Joaquim Roque da — A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA E O IMPÉRIO (1834-1900), Lisboa, 1938.
— CEM ANOS EM DEFESA DA ECONOMIA NACIONAL, 1834-1934 HISTÓRIA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA, vol. I, Lisboa, 1934.
- GARRETT Almeida — POLÍTICA, 2 vols., obras completas, edição revista, coordenada e dirigida pelo Dr. Teófilo Braga, Lisboa, 1904.
- HAMMOND, R. J. — PORTUGAL AND AFRICA 1815-1910 — A STUDY IN UNECONOMIC IMPERIALISM, Stanford University Press, 1906.
- HOPPE, Fritz — A ÁFRICA ORIENTAL PORTUGUESA NO TEMPO DO MARQUES DE POMBAL (1750-1777), Lisboa, MCLXX.
- HOBSBAWM, Eric — EN TORNO A LOS ORÍGENES DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL, Buenos Aires, 1972.
— THE AGE OF REVOLUTION-EUROPE 1789-1848, Londres, 1973.
- ISAACMAN, Allen F. — MOZAMBIQUE — THE AFRICANIZATION OF A EUROPEAN INSTITUTION — THE ZAMBESI PRAZOS; 1758-1902, The University of Wisconsin Press, 1972.
- LEAL, Cunha — PORTUGAL E INGLATERRA, Corunha, MCMXXII.

- LOPES, Óscar e SARAIVA, António José — HISTÓRIA DA LITERATURA PORTUGUESA, Porto, s/d.
- MACEDO, José de — AS NOSSAS RIQUEZAS COLONIAIS, Lisboa, 1901.
- MACHADO, Herlander — OS TRANSPORTES MARÍTIMOS in *Boletim Trimestral do B.N.U.*, primeiro trimestre de 1970.
- MACEDO, J. — QUESTÕES AFRICANAS — FORNECIMENTO D'ARMAS AOS MATABELLES, ZAMBEZIA BRITÂNICA E O TERRITÓRIO DOS SWAZIS — COMUNICAÇÃO À SOCIEDADE DE GEOGRAPHIA DE LISBOA NA SESSÃO DE 11 DE NOVEMBRO DE 1899 POR -----, Lisboa, 1899.
- MARQUES, A. H. de Oliveira — História de Portugal, II volume, Lisboa, 1973.
- MARTINS, F. A. — O «ULTIMATUM» VISTO POR ANTÓNIO ENNES, Lisboa, 1946.
- MARTINS, J. P. Oliveira — PORTUGAL EM ÁFRICA — A QUESTÃO COLONIAL — O CONFLITO ANGLO-PORTUGUEZ, Porto, 1891.
- O BRASIL E AS COLÓNIAS PORTUGUESAS, 5.^a edição, Lisboa, 1920.
- A CIRCULAÇÃO FIDUCIÁRIA, Lisboa, 5.^a edição, 1955.
- ESTUDOS DE ECONOMIA E FINANÇAS, Lisboa, 1958.
- MIÉGE Jean-Louis — EXPANSION EUROPÉENNE ET DECOLONISATION DE 1870 A NOS JOURS, Paris, 1973.
- MOMMSEN, Wolfgang J. — LA EPOCA DEL IMPERIALISMO, Madrid, 1973.
- NOVAS EXPLORAÇÕES AFRICANAS — Comunicação de uma proposta dos srs. Alfredo Augusto Caldas Xavier, S.S.G.L., Joaquim Emygdio Xavier Machado e Miguel Victorino Pereira Garcia — Parecer da Comissão Africana — Relator - F. Ferreira do Amaral, Lisboa, 1887.
- OLIVEIRA, César — O SOCIALISMO EM PORTUGAL 1850-1900, Porto, 1973.
- A COMUNA DE PARIS E OS SOCIALISTAS PORTUGUESES, Porto, 1971.
- ORTIGÃO Ramalho — AS FARPAS — O PAIS E A SOCIEDADE PORTUGUESA, Tomo IV, Lisboa, 1943.
- PEREIRA, Miriam Halpern — COMÉRCIO E PODER. POLÍTICO, In *Diário de Lisboa* de 9 de Agosto de 1973. — LIVRE CÂMBIO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO — PORTUGAL NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX, Lisboa, 1971.
- PROJECTO/DO/ REGULAMENTO/PARA A COMPANHIA/DE /AGRICULTURA, INDUSTRIA/E COMMERCIO/DA/PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE/E SUAS DEPENDÊNCIAS:/ /LISBOA./ TYPOGRAPHIA LISBONENSE./1838.
- REBELO, Manuel dos Anjos da Silva — RELAÇÕES ENTRE ANGOLA E BRASIL (1808-1830), Lisboa, MCMLXX.
- REGO, A. da Silva — O ULTRAMAR PORTUGUÊS NO SÉCULO XIX, Lisboa, MCMLXIX.
- RIDLEY, Jasper — LORD PALMERSTON, Panther Books, 1972.
- SÁ, Victor de — A REVOLUÇÃO DE SETEMBRO DE 1836, Lisboa, 1969.
- SANTOS, Raul Esteves dos — OS TABACOS — SUA INFLUÊNCIA NA VIDA DA NAÇÃO, II volume, Lisboa, 1974.
- SEIXAS, António José de — UMA OPINIÃO BASEADA EM FACTOS NA HISTORIA E NA

PRÁTICA SOBRE AS COLÓNIAS PORTUGUEZAS, Lisboa, 1889.

— A QUESTÃO COLONIAL PORTUGUEZA EM PRESENÇA DAS CONDIÇÕES DE EXISTÊNCIA DA METRÓPOLE, Lisboa, 1881.

SÉRGIO, António — BREVE INTERPRETAÇÃO DA HISTÓRIA DE PORTUGAL, Lisboa, 1972.

SIDERI, S. — TRADE AND POWER-INFORMAL COLONIALISM IN ANGLO-PORTUGUESE RELATIONS, Rotterdam University Press, 1970.

SILBERT, Albert — CARTISMO E SETEMBRISMO, A VIDA POLÍTICA DO PORTO DE 1836-1839 SEGUNDO OS CONSULES FRANCESES in *Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, 1972.

ULRICH, Dr. Ruy Ennes — A ANTIGA BOLSA DO PORTO, Conferência pronunciada na sessão solene comemorativa dos Centenários, realizada no Salão Árabe da Associação Comercial do Porto, em 7 de Junho de 1940, Porto, 1940.

NOTAS DE RODAPÉ

Capítulo 01

- 1 Tema desenvolvido In José Capela, *ESCRAVATURA —A EMPRESA DE SAQUE — O ABOLICIONISMO (1810-1875)*, Porto, 1974, especialmente os capítulos *O vintismo e as colónias* (págs. 222 e segs.) e *Sá da Bandeira e o abolicionismo português* (págs. 238 e segs.).
- 2 Nota de Sá da Bandeira a Howard Walden (plenipotenciário inglês em Lisboa), de 22 de Maio de 1838, publicada in F. A. de S. C., *MEMORIA HISTORICA/ACERCA DA PÉRFIDA E TRAIÇOEIRA/AMIZADE INGLEZA,/DEDICADA E OFERECIDA.../Porto*, 1840, pág. 160.
- 3 Circular do Ministério dos Negócios Estrangeiros aos Governos de Potências Signatárias do Congresso de Viena e a outros, de 4 de Agosto de 1839.
- 4 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Março de 1836, não numerada.
- 5 Conflitos tratados in José Capela, *ESCRAVATURA*, cit., *passim*.
- 6 Miriam Halpern Pereira *COMERCIO E PODER POLÍTICO*, *Diário de Lisboa*, 9 de Agosto de 1973.
- 7 *PORTUGAL AND AFRICA 1815-1910 — A STUDY IN UNECONOMIC IMPERIALISM*, Stanford University Press, 1988, págs. 43 e 44.
- 8 A. da Silva Rego, *O ULTRAMAR PORTUGUÊS NO SÉCULO XIX*, Lisboa, MCMLXIX, pág. 63.
- 9 *DIÁRIO DAS CORTES GERAIS E EXTRAORDINÁRIAS DA NAÇÃO PORTUGUESA*, Número 913, de 5 de Junho de 1821, pág. 1100.
- 10 Joaquim Roque da Fonseca, *A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA E O IMPÉRIO (1834-1900)*, Lisboa, 1938, pág. 12.
- 11 Idem, *ibidem*.
- 12 Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., pág. 13.
- 13 Idem, págs. 12 e 13. E carta enviada, do Rio de Janeiro, a 2 de Setembro de 1837, ao ministro da Fazenda, e da qual este mandou cópia à A. C. do P.. A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Março de 1837, não numerada.
- 14 In Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., págs. 13 e 14.
- 15 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Março de 1837, não numerada.

- 16 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1837, não numerada.
- 17 PROJECTO/DO/REGULAMENTO/PARA A COMPANHIA/DE/AGRICULTURA, INDUSTRIA/ E COMMERCIO//DA/PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE/E SUAS DEPENDENCIAS./ LISBOA./TYPOGRAPHIA LISBONENSE./1838.
- 18 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, 1839 a 1843, Livro copiadador n.º 3, pág. 30.
- 19 Idem, pág. 31.
- 20 Diário do Governo de 23 de Maio de 1839.
- 21 Diário do Governo de 4 de Junho de 1839.
- 22 Diário do Governo de 6 de Novembro de 1839.
- 23 Diário do Governo de 23 de Novembro de 1839.
- 24 A. da Silva Rego, ob. cit., pág. 22, e Diário do Governo de 8 de Novembro de 1839.
- 25 Diário do Governo de 20 de Maio de 1840 que transcreve perguntas dirigidas pela Associação às autoridades coloniais sobre possibilidades de promoção da prosperidade das colónias e delas tirar as vantagens que os seus imensos recursos podiam oferecer.
- 26 Diário do Governo de 3 de Janeiro de 1840.
- 27 Diário do Governo de 25 de Janeiro de 1840.
- 28 Diário do Governo de 28 de Janeiro de 1840.
- 29 Diário do Governo de 29 de Janeiro de 1840.
- 30 Diário do Governo de 14 de Março de 1840.
- 31 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, 1839 a 1843, Livro copiadador n.º 3, págs. 130 e segs.

Capítulo 02

- 1 CARTISMO E SETEMBRISMO, A VIDA POLITICA NO PORTO DE 1836-1839 SEGUNDO OS CÔNSULES FRANCESES in *Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, 1972, págs. 187 e segs., para o que se expõe sobre a tese de Silbert.
- 2 Idem, pág. 199.
- 3 Idem, ibidem.
- 4 A. A. C. P., Correspondência, da Direcção, Maço de 1836, não numerada.
- 5 Carlos Bastos, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO — RESUMO HISTÓRICO DA SUA ACTIVIDADE DESDE A FUNDAÇÃO ATÉ AO ANO DAS COMEMORAÇÕES CENTENÁRIAS 1834-1940, Porto, 1942, pág. 18.
- 6 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1830, não numerada.
- 7 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1836, não numerada. Além das do Porto e de Lisboa, foram consultadas outras Associações Comerciais. A de Lisboa fez críticas parcelares ao projecto e sugeriu alterações favoráveis sobretudo à navegação nacional. In Joaquim Roque da Fonseca *CEM ANOS EM DEFESA DA ECONOMIA NACIONAL*, Lisboa, MCMXXXIV, pág. 84.

- 8 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1834, não numerada.
- 9 Armando Castro, ESTUDOS DE HISTÓRIA SÓCIO-ECONÓMICA DE PORTUGAL, Porto, 1971, pág. 221.
- 10 Também nesta fase (década de 40) são os homens dos tabacos que dominam mantendo posições nas companhias e bancos e na Associação Mercantil de Lisboa, de onde, por vezes, impõem condições e fixam pontos de doutrina, quando não abrem caminho, como tantas outras vezes sucedeu, para as cadeiras do Poder. In Raul Esteves dos Santos – OS TABACOS – SUA INFLUÊNCIA NA VIDA DA NAÇÃO, II volume, Lisboa, 1974, pág. 129.
- 11 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, maço de 1836, não numerada. Arnaldo Van-Zeller, presidente da Associação, solicitou à congénere lisboeta a sua colaboração para a subscrição de acções para a Companhia Fabril Portuense, que ficou aberta até 8 de Julho de 1836, e que foi muito bem correspondida. In Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., pág. 103.
- 12 Idem.
- 13 Carlos Bastos, ASSOCIAÇÃO COMERCIAL... cit., pág. 47.
- 14 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1835.
- 15 Carlos Bastos, ob. cit., pág. 47.
- 16 Idem, pág. 48.
- 17 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1835, n.º 96.
- 18 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1836, não numerada. E Carlos Bastos, ob. cit., pág. 48.
- 19 Idem.
- 20 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1836, não numerada.
- 21 Carlos Bastos, ob. cit., pág. 48.
- 22 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada.
- 23 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1836, não numerada.
- 24 Carlos Bastos, ob. cit., pág. 48. A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada. E Folha impressa na Typ. Lisbonense: 1838.
- 25 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada.
- 26 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1840, não numerada.
- 27 Idem, ibidem.
- 28 A. A. C. P., Correspondência com Autoridades, 1839 a 1843, Livro copiadador no. 3, pág. 190. Em carta de 9 de Outubro de 1835, endereçada ao Ministro dos Estrangeiros, Duque de Palmela, a Associação mercantil de Lisboa não só se congratula com a denúncia do Tratado de Comércio com a Inglaterra como implorava que se não realizasse outro até porque «as circunstâncias de Portugal são actualmente mui diversas, e nenhum receio pode haver de que os Ingleses sem Tratado deixem de importar, e consumir algumas laranjas, ou algum vinho de Portugal». Esta e outras referências ao vinho, assim como a defesa expressa que fazem da indústria parecem denunciar nos comerciantes de Lisboa a oposição que teriam dos do Porto. In Joaquim Roque da

- Fonseca, ob. cit., págs. 101 e 102.
- 29 Jornal PAQUETE DO ULTRAMAR, n.º 14, de 19 de Julho de 1839.
- 30 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, págs. 111 a 114.
- 31 Albert Silbert, ob. cit., pág. 202.
- 32 António Álvaro Dória, MOVIMENTOS POLÍTICOS DO PORTO NO SÉCULO XIX, Porto, MCMLVII, pág. 183.
- 33 A REVOLUÇÃO DE SETEMBRO DE 1836, Lisboa, 1969, Pág. 86.
- 34 Idem, pág. 93.
- 35 Idem, págs. 60 e 61.
- 36 Idem, pág. 138.
- 37 Carlos Bastos, ob. cit., pág. 75.
- 38 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, pág. 264.
- 39 Idem, págs. 265 e 266.
- 40 Idem, pág. 267.
- 41 Idem, pág. 268.
- 42 Jasper Ridley, LORD PALMERSTON, Panther Books, 1972, pág. 261. Conferir esta informação de que dispunha Palmerston com a opinião de A.H.de Oliveira Marques, HISTÓRIA DE PORTUGAL, II, Lisboa, 1973, pág. 96:
«... o moderado visconde de Sá da Bandeira veio a prevalecer sobre Passos Manuel, mais virado à esquerda».
- 43 Victor de Sá, A REVOLUÇÃO DE SETEMBRO, cit., págs. 30 e seguintes: «A Constituição do Gabinete Ministerial de 20 de Abril, presidido pelo Duque da Terceira, na realidade não tinha deixado dúvidas quanto ao carácter oligárquico e ao objectivo repressivo e ditatorial que o animava». Eram impopulares e chamadas de *devoristas*. «José da Silva Carvalho, ministro da Fazenda, tinha decretado em 1834, a supressão do papel-moeda, operação denunciada como ruínosa, à sombra da qual contraiu o empréstimo de um milhão de libras esterlinas com que empenhou o Tesouro Público. A título de ministro «honorário» correspondente a todo o tempo em que não foi ministro efectivo (1823-1832), tinha recebido 10 346\$666 réis, uma fortuna nessa época. Acumulava ordenados na sua qualidade de ministro, de presidente do Supremo Tribunal de Justiça e de Conselheiro de Estado. Pelas manobras financeiras que operou passou a ser conhecido por *José do chapelório*».
- 44 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1835, n.º 112.
- 45 Carlos Bastos, ob. cit., pág. 78.
- 46 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1835, n.º 38. No dia seguinte, a Direcção da Associação responderia que «sendo composta de Negociantes Nacionais e Estrangeiros não está nas circunstâncias de cumprir a Portaria do Ministro do Reino de 21 de Janeiro, que ordena que a comissão seja nomeada por Negociantes e Fabricantes Nacionais». A. A. C. P., Livro de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, pág. 39.
- 47 Diário do Governo de 13 de Outubro de 1841.
- 48 A. Silbert, ob. cit., pág. 198.

- 49 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 2, 1837-1840, pág. 99. A Associação Mercantil de Lisboa adoptou «como próprios» os «princípios justos e enérgicos» da representação da Associação do Porto. In Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., pág. 140.
- 50 Idem, pág. 80.
- 51 *Periódico dos Pobres* no Porto, de 20 de Janeiro de 1838. A Associação Mercantil de Lisboa, datada de 6 de Setembro, enviara já ao Congresso uma representação combatendo a emissão dum novo papel-moeda com curso forçado, representação esta em apoio a outra do Banco de Lisboa. Nesta altura, tanto a Associação como o Banco manifestavam-se contra as propostas do seu deputado Faustino da Gama. In Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., págs. 141 e segs.
- 52 *Periódico dos Pobres* no Porto, de 22 de Janeiro de 1838.
- 53 Idem, de 13 de Janeiro de 1838.
- 54 Idem, 22 de Janeiro de 1838.
- 55 *Periódico dos Pobres* no Porto, de 22 de Janeiro de 1838. Aliás, o próprio José Estêvão, referindo-se aos capitalistas lisboetas, afirmava estarem apenas interessados em delapidar a Fazenda Pública: «a queda da Carta choravam-na como uma terrível calamidade, só porque lhes tirou das mãos os restos da Fazenda Pública». In artigo do Jornal *O Tempo* de 29 de Janeiro de 1838, publicado em OBRA POLÍTICA, I, Estudo introdutório, Selecção e Notas de José Tengarrinha, Lisboa, 1962, pág. 9.
- 56 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 2, 1837-1840, pág. 119.
- 57 Segundo o *Periódico dos Pobres*, de 9 de Fevereiro, a proposta do Banco e de alguns capitalistas de Lisboa destinou-se a obstar a que fossem por diante os projectos apresentados nas Cortes. E o mesmo jornal, a 29 de Janeiro, dizia que «o sr. José d'Aveiro (sic) gaba-se de obrigar com o seu projecto o Banco de Lisboa e a Associação Mercantil a entrar em transacção com o governo!» O próprio José Estêvão interpreta a oferta do Banco de Lisboa como um «rebate de contra-revolução» e critica-a asperamente em artigo de *O Tempo* de 29 de Janeiro de 1838. In OBRA POLÍTICA, I, cit., pág. 10.
- 58 *Periódico dos Pobres* no Porto, de 29 de Janeiro de 1838.
- 59 *Periódico dos Pobres* no Porto, de 22 de Janeiro de 1838.
- 60 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 2, 1837-1840, pág. 122.
- 61 Idem, págs. 123 e 124.
- 62 *Periódico dos Pobres* no Porto, de 3 de Fevereiro de 1838.
- 63 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 2, 1837-1840, págs. 132 e 133. A história do contrato com o governo, incluindo os textos integrais do projecto, etc., vêm in Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., págs. 154 e segs.
- 64 Idem, pág. 129.
- 65 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada.
- 66 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada.
- 67 Datado de 14 de Junho de 1838. A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada.

- 68 Sublinhado nosso.
69 Sublinhado no original.

Capítulo 03

- 1 S. Sideri, *TRADE AND POWER*, Rotterdam University Press, 1970, pág. 126 e Armando Castro, *INTRODUÇÃO AO ESTUDO DA ECONOMIA PORTUGUESA*, Lisboa, 1947, pág. 99. De opinião discordante é Jorge Borges Macedo que atribui à concorrência inglesa o declínio da manufatura portuguesa a partir de 1802. *PROBLEMAS DA HISTÓRIA DA INDÚSTRIA PORTUGUESA NO SÉCULO XVIII*, Lisboa, 1983, págs. 237 e 238.
- 2 *MEMORIA HISTORICA Á CERCA DA PERFIDA E TRAIÇOEIRA/AMIZADE INGLEZA,/ DEDICADA E OFFERECIDA/ /AO Illmo. Snr. /Manoel da Silva Passos/Ministro e Secretário d'Estado Honorario, e Dignis-/simo Deputado da Nação Portuguesa./POR/F. A. de S. C./PORTO/1840*, págs. 56 e 57.
- 3 J. P. Oliveira Martins, *PORTUGAL EM ÁFRICA — A QUESTÃO COLONIAL — O CONFLICTO ANGLO-PORTUGUEZ*, Porto, 1891, pág. 117.
- 4 Manuel dos Anjos da Silva Rebelo, *RELAÇÕES ENTRE ANGOLA E BRASIL (1808-1830)*, Lisboa, MCMLXX, pág. 422.
- 5 M. dos A. S. Rebelo, ob. cit. pág. 424.
- 6 Fritz Hoppe, *A ÁFRICA ORIENTAL PORTUGUESA NO TEMPO DO MARQUÊS DE POMBAL, 1750-1777*, Lisboa, MCMLXX, págs. 156 e segs.
- 7 Fritz Hoppe, ob. cit., págs. 150 e segs.
- 8 J. Lúcio de Azevedo, *ÉPOCAS DE PORTUGAL ECONÓMICO*, Lisboa, 3.^a ed., 1913, pág. 441.
- 9 Fritz Hoppe, ob. cit., pág. 194.
- 10 Idem, ibidem.
- 11 José Capela, *ESCRAVATURA*, cit., págs. 146 e segs.
- 12 Frits Hoppe, ob. cit., pág. 228.
- 13 Fritz Hoppe, ob. cit., pág. 212.
- 14 Idem, pág. 123.
- 15 Idem, pág. 124.
- 16 Idem, pág. 227.
- 17 Idem, pág. 228.
- 18 Allen F. Isaacman, *MOZAMBIQUE — THE AFRICANIZATION OF A EUROPEAN INSTITUTION — THE ZAMBESI PRAZOS, 1750-1902*, The University of Wisconsin Press, 1972, págs. 86 e 87.
- 19 J. P. Oliveira Martins, *O BRASIL E AS COLÓNIAS PORTUGUESAS*, 5.^a edição, Lisboa, 1920, pág. 97.
- 20 Idem, pág. 99.
- 21 Raúl Esteves dos Santos, *OS TABACOS — SUA INFLUÊNCIA NA VIDA DA NAÇÃO, II*

- vol., Lisboa, 1974, págs. 19 e segs.
- 22 Idem, pág. 91.
- 23 A. H. U. L., *Angola, Códice* 543, p. 1 in Manuel dos Anjos da Silva Rebelo, *RELAÇÕES ENTRE ANGOLA E BRASIL (1808-1830)*, Lisboa, MCMLXX, pág. 442.
- 24 J. P. Oliveira Martins, *O BRASIL E AS COLÓNIAS PORTUGUESAS*, 5.^a edição, Lisboa, 1920, pág. 195. Na exposição de Paris de 1855 apenas três firmas de Lisboa apresentaram produtos africanos: R. Batalha, J. Teixeira de Mello e Ayres de Sá Nogueira. Também o Conselho das Colónias, o Arsenal da Marinha e a Comissão Central Portuguesa expuseram minerais de ferro, sal, madeiras, algodão, óleo de coco, açúcar, aguardente e plantas medicinais enquanto as firmas se limitaram ao algodão, cera e resina copal. In *EXPOSITION DES PRODUITS DE L'INDUSTRIE DE TOUTES LES NATIONS, 1855, LE PORTUGAL ET SES COLONIES*, Paris, págs. 11 e segs.
- 25 M. dos A. S. Rebelo, ob. cit., pág. 424.
- 26 Idem, pág. 82.
- 27 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1835, n.º 20. A 6 de Fevereiro de 1835, a Associação portuense agradecia à congénere de Lisboa o «zelo com que a daí requereu ao governo protecção para os portugueses e suas propriedades no Brasil, e o ajuste das indemnizações pela guerra da Separação, cujo bom resultado a Direcção cordealmente deseja». A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, pág. 22. A exposição da associação lisboeta ao governo vem in Joaquim Roque da Fonseca, *CEM ANOS EM DEFESA DA ECONOMIA NACIONAL, 1834-1934, HISTÓRIA DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA*, vol. I, Lisboa, MCMXXXIV, pág. 33.
- 28 A. A. C. P. Correspondência da Direcção, Maço de 1837, não numerada.

Capítulo 04

- 1 RELATÓRIO/DOS TRABALHOS/DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL/DO PORTO,/NO ANO DE 1839;/PORTO/1840, pág. 4.
- 2 A. Silbert, *CARTISMO E SETEMBRISMO, A VIDA POLÍTICA NO PORTO DE 1836-1839 SEGUNDO OS CÔNSULES FRANCESES* In *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, 1972, pág. 195.
- 3 Relatório de 1839, cit., pág. 4.
- 4 Relatório de 1839, cit., pág. 7.
- 5 Idem, pág. 9.
- 6 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1838, não numerada.
- 7 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, pág. 21.
- 8 Vide Allen F. Isaacman, *MOZAMBIQUE THE AFRICANIZATION OF A EUROPEAN INSTITUTION THE ZAMBESI PRAZOS, 1750-1902*, The University of Wisconsin Press, 1972, págs. 93 e 94. E *ESCRAVATURA/BENEFÍCIOS QUE PODEM PROVIR ÀS NÓSSAS POSSESSÕES D'ÁFRICA DA PROIBIÇÃO DAQUELLE TRÁFICO/ PROJECTO DE*

HUMA COMPANHIA COMMERCIAL QUE PROMOVA A CULTURA E CIVILIZAÇÃO DAS QUELLES DOMÍNIOS/ OBRA PÓSTHUMA DE Sebastião Xavier Botelho OFFERECIDA AO CORPO DO COMMERCIO PORTUGUES/LISBOA/1840.

- 9 A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1888, não numerada.
- 10 PAQUETE DO ULTRAMAR, n.º 21 de 29 de Julho de 1839.
- 11 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, pág. 25.
- 12 Idem, pág. 26.
- 13 Idem pág. 27.
- 14 Idem, págs. 29 e 30.
- 15 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, págs. 222/3.
- 16 A. A. C. P., Correspondência com Autoridades, 1839 a 1843, Livro Copiador, n.º 3, pág. 127.
- 17 Idem, pág. 128.
- 18 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, 1839 a 1843, Livro Copiador n.º 3, págs. 2 e 3.
- 19 Idem, pág. 121.
- 20 O grande defensor da abolição do diferencial de 15 % foi o Barão do Tojal que analisou certas contradições da protecção pautal promulgada por Passos Manuel em 1837. As represálias logo decretadas pela Inglaterra fizeram com que se verificasse o seguinte: no ano anterior às represálias, 1837, tinham ido a Inglaterra 76 navios portugueses, carregados com vinho, fruta, e outros artigos que para lá exportávamos e de lá tinham vindo 93 navios também carregados com os produtos de importação. Logo em 1888, vieram de Inglaterra 171 navios em lastro, só a Lisboa, para carregar as nossas exportações. Considerando que, na altura da discussão do projecto (1841) estavam a vir de Inglaterra 40 a 50 navios, portugueses, em média anual, e apenas com 100 a 150 toneladas cada, sob bandeira portuguesa não se importava mais do que 5 a 6000 toneladas anuais, enquanto em sentido contrário, e apenas na fruta e no vinho, exportávamos 40 000 toneladas anuais. Como os ingleses retinham para si os fretes das mercadorias chamadas de volume, as que pagavam pequenos direitos em Portugal, e deixavam para os barcos portugueses as de fretes baixos e direitos altos acontecia assim que os consignatários estrangeiros acabavam por embolsar o valor do direito diferencial. Demais, enquanto os carregadores ingleses recebiam do frete somente da fruta e do vinho 570 contos, os portugueses que traziam os produtos ingleses apenas recebiam 20 contos, havendo assim um défice no custo dos transportes equivalente a 550 contos e só para os produtos apontados. *Diário do Governo de 15 de Outubro de 1841*.
- 21 RELATÓRIO / DOS TRABALHOS / DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO PORTO, / NO ANNO DE 1841, / Porto / / 1842, pág. 15.
- 22 Relatório de 1841, cit., pág. 15.
- 23 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, págs. 244 a 246.
- 24 A. Silbert, ob. cit., pág. 198. Assunto detalhadamente desenvolvido no capítulo 2.
- 25 Diferendo para o qual adiantei uma hipótese de interpretação no capítulo *Sá da Ban-*

deira e o abolicionismo português, págs. 238 e segs. de ESCRAVATURA, A EMPRESA DE SAQUE, O ABOLICIONISMO (1810-1875), Porto, 1974.

- 26 José d'Arriaga, A INGLATERRA, PORTUGAL E SUAS COLÓNIAS, Lisboa, 1882, pág. 85.
- 27 Cunha Leal, PORTUGAL E INGLATERRA, Corunha, MCMXXII, pág. 184. S. Sideri, TRADE AND POWER, Rotterdam University Press, 1970, pág. 133.
- 28 S. Sideri, ob. cit., pág. 133.
- 29 Relatório de 1842.
- 30 Idem.
- 31 «Lembro a necessidade que há de mandar para ali (África) gente das Ilhas, promover a sua emigração dar-lhe terra, e não a deixar ir para o Brasil, para aqui ser vendida em praça pública, como se faz aos negros novos, o que é vergonha para a nossa Nação». In Carta do Rio de Janeiro de 2 de Setembro de 1837 ao Ministro da Fazenda. A. A. C. P., Correspondência da Direcção, Maço de 1837, não numerada.
- 32 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, Livro Copiador n.º 3, pág. 254.
- 33 Joaquim Roque da Fonseca, A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA E O IMPÉRIO (1834-1900), Lisboa, 1938, *passim*.
- 34 Relatório de 1848.
- 35 A CIRCULAÇÃO FIDUCIÁRIA, Lisboa, 5.ª edição, 1955, pág. 115.
- 36 Idem, *ibidem*.
- 37 Idem, pág. 133.
- 38 Relatório de 1848. Em representações à Rainha, de 8 de Setembro de 1848 e de 17 de Abril de 1852, se diz haver grande contrabando de panos, manufacturas de lã e seda e dos géneros chamados coloniais, açúcar, café, arroz, chá e aguardente de cana entrados de Espanha e pelo litoral todo. A associação atribui o contrabando à grande elevação dos direitos. A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, Livros Copiadores n.º 5, pág. 218 e n.º 7, pág. 190.

Capítulo 05

- 1 Quando, em 1863, a Associação foi convidada pelo Governo a fazer-se representar numa comissão para estudar o plano de desenvolvimento das colónias e o trabalho indígena, escolheu para o efeito Fontes Pereira de Melo, seu sócio honorário, que aceitou a incumbência. A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, Livro Copiador n.º 10, pág. 85.
- 2 Oliveira Marques, HISTÓRIA DE PORTUGAL, vol. II, pág. 102.
- 3 Oliveira Marques, HISTÓRIA..., vol. II, cit., pág. 103.
- 4 Relatório de 1858.
- 5 Idem.
- 6 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, Livro Copiador n.º 7, 1849-1854, págs. 186 e segs.

- 7 Relatório de 1853.
- 8 Idem.
- 9 Carlos Bastos, ob. cit., pág. 66.
- 10 Jornal da Associação Industrial Portuense, n.º 1 de 15 de Agosto de 1852, pág. 6.
- 11 Conferir a sua qualidade de fundidor com a defesa da isenção pautal para matérias-primas referida imediatamente atrás.
- 12 Acta da Sessão da Assembleia-Geral do dia 1 de Agosto de 1852 in Jornal da Associação Industrial Portuense, n.º 1, 15 de Agosto de 1852, pág. 4.
- 13 Jornal da Associação, cit.
- 14 Idem, n.º 6 de 1 de Novembro de 1852.
- 15 Jornal da Associação Industrial Portuense, n.º 5, de 15 Outubro de 1852, págs. 66 e segs.
- 16 Jornal da Associação Industrial Portuense, n.º 10, de 2 de Abril de 1853, pág. 241.
- 17 Jornal da Associação Industrial Portuense, n.º 23, de 15 de Julho de 1853, pág. 356.
- 18 A. A. C. P., Correspondência com Authoridadea, Livro Copiador n.º 7, 1849-1854, pág. 329.
- 19 Joaquim Roque da Fonseca, A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA, cit., pág. 15.
- 20 Idem, pág. 16.
- 21 Biografia do autor in UMA OPINIÃO BASEADA EM FACTOS NA HISTÓRIA E NA PRÁTICA SOBRE AS COLÓNIAS PORTUGUESAS por António José de Seixas, Lisboa, 1889, pág. 118 e segs.
- 22 Raúl Esteves dos Santos, OS TABACOS SUA INFLUÊNCIA NA VIDA DA NAÇÃO, I Volume, Lisboa, 1974, pág. 64.
- 23 Joaquim Roque da Fonseca, ob. cit., pág. 16.
- 24 R. J. Hammond, PORTUGAL AND AFRICA, 1815-1910, Stanford University Press, 1966, pág. 74.
- 25 Vide mapa, em Anexos.
- 26 César Oliveira, O SOCIALISMO EM PORTUGAL 1850-1900, Porto, 1973, págs. 185 e segs.
- 27 Sobre as repercussões da Comuna em Portugal, vide: Ana Maria Alves, A COMUNA DE PARIS E PORTUGAL, Lisboa, 1971, e César Oliveira, A COMUNA DE PARIS E OS SOCIALISTAS PORTUGUESES, Porto, 1971. Para o contexto cultural do período, António José Saraiva e Óscar Lopes, HISTÓRIA DA LITERATURA PORTUGUESA, Porto, s/d, págs. 744 e segs.
- 28 Oliveira Marques, HISTÓRIA DE PORTUGAL, cit., vol. II, págs. 104 e 105.
- 29 Relatório de 1879.
- 30 Relatório de 1875.

Capítulo 06

- 1 HISTÓRIA DE PORTUGAL, vol. II, pág. 20.
- 2 In Oliveira Martins, ESTUDOS DE ECONOMIA E FINANÇAS, Lisboa, 1956, pág. 49.
- 3 AS FARPAS — O PAÍS E A SOCIEDADE PORTUGUESA, Tomo IV, Lisboa, 1943, págs. 270/1.
- 4 Ramalho Ortigão, AS FARPAS, cit., pág. 272.
- 5 AS FARPAS, ob. cit., pág. 274.
- 6 ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO, cit., págs. 185 e 186.
- 7 Boletim da Sociedade de Geographia Commercial do Porto, Dezembro de 1881, n.º 3, pág. 103.
- 8 Boletim, cit., n.º 2, Novembro de 1881, pág. 58.
- 9 Boletim, cit., n.º 1, pág. 27.
- 10 Idem, n.º 1.
- 11 In Relatório de 1880.
- 12 In idem.
- 13 A. J. de Seixas, A QUESTÃO COLONIAL PORTUQUEZA, Lisboa, 1881, pág. 124, defendia, como prioritária, sobretudo na África Ocidental, a organização do serviço das Obras Públicas. A lei de 1876 não correspondera ao que se esperava. As comissões de Obras Públicas não funcionaram, embora em Moçambique os resultados tivessem sido melhores.
- 14 António José de Seixas, A QUESTÃO COLONIAL, cit., pág. 125.
- 15 Relatório de 1883.
- 16 Relatório de 1883.
- 17 Idem, ibidem.

Capítulo 07

- 1 In Relatório de 1884. Publicado em Anexos.
- 2 Ramalho Ortigão, AS FARPAS — O PAÍS E A SOCIEDADE PORTUGUESA, Tomo I, Lisboa, 1942, pág. 142.
- 3 A. J. de Seixas, A QUESTÃO COLONIAL, cit., pág. 83.
- 4 AS NOSSAS RIQUEZAS COLONIAIS — Memória apresentada por José de Macedo, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901.
- 5 Almeida Garret, POLÍTICA, vol. II, págs. 4 e segs.
- 6 Victor de Sá, A CRISE DO LIBERALISMO E AS PRIMEIRAS MANIFESTAÇÕES DAS IDEIAS SOCIALISTAS EM PORTUGAL (1820-1852), Lisboa, 1989, pág. 114. Jasper Ridley, LORD PALMERSTON, Panther Books, 1972, pág. 259, dá como razão para a intervenção belga, que não se realizou por falta de concordância dos ingleses, a pro-

tecção do sobrinho de Leopoldo, o príncipe consorte, D. Fernando.

- 7 Henri Brunschwig, *A PARTILHA DA ÁFRICA*, Lisboa, 1972, pág. 61.
- 8 A. da Silva Rego, *O ULTRAMAR PORTUGUÊS NO SÉCULO XIX (1834-1910)*, 2.^a edição, Lisboa 1969, pág. 154.
- 9 Idem, pág. 154.
- 10 Idem, pág. 157.
- 11 Idem, págs. 199 e 200.
- 12 Idem, pág. 198.
- 13 Idem, pág. 200.
- 14 Idem, pág. 201.
- 15 Idem, pag. 205.
- 16 Idem, pág. 206.
- 17 Idem, ibidem.
- 18 Idem, pág. 208.
- 19 Idem, pág. 212.
- 20 Idem, pág. 214.
- 21 Henri Brunschwig, *A PARTILHA DA ÁFRICA*, Lisboa, 1972, pág. 59.
- 22 In J. Machado, *QUESTÕES AFRICANAS — FORNECIMENTO D'ARMAS AOS MATABELLES, ZAMBEZIA BRITÂNICA E O TERRITÓRIO DOS SWASIS — COMUNICAÇÃO À SOCIEDADE DE GEOGRAPHIA DE LISBOA NA SESSÃO DE 11 DE NOVEMBRO DE 1899* por —, Lisboa, 1899, pág. 12.
- 23 Relatório de 1880 e transcrito no de 1884 (Anexos).
- 24 Relatório de 1884 (Anexos).
- 25 In Relatório de 1885.
- 26 Miriam Halpern Pereira, *LIVRE CAMBIO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO*, Lisboa, 1971, pág. 305.
- 27 Relatório de 1886.
- 28 Miriam Halpern Pereira, ob. cit., pág. 308.
- 29 A. da Silva Rego, ob. cit., pág. 183.
- 30 Idem, pág. 186.
- 31 Diário do Governo de 1 de Março de 1877.
- 32 Idem.
- 33 A. da Silva Rego, ob. cit., pág. 187.
- 34 Idem, ibidem e pág. 188.
- 35 *NOVAS EXPLORAÇÕES AFRICANAS* — Comunicação de uma proposta dos srs. Alfredo Augusto Caldas Xavier, S. S. G. L., Joaquim Emygdio Xavier Machado e Miguel Victorino Pereira Garcia — Parecer da Comissão Africana — Relator — F. Ferreira do Amaral, Lisboa, 1887, pág. 5.
- 36 Idem, pág.9.
- 37 Idem, pág. 10.
- 38 *SILVA PORTO* por Luciano Cordeiro, S. S. G. L., 2.^a edição, Lisboa, 1890.

- 39 Publicado em apêndice ao Relatório do mesmo ano.
- 40 BOLETIM DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA COMERCIAL DO PORTO, 2.^a série, Outubro/Novembro de 1884, n.º 8, páginas 351-353, uma carta de Malange de 3 de Agosto de 1884; págs. 354-314 outra carta de Malangue (Malange?), datada de 30 de Setembro acompanhada de uma informação comercial enviada por Custódio J. de Souza Machado ao major Henrique de Carvalho; págs. 400 a 420 outra carta proveniente da Estação Ferreira do Amaral em Ndala Quissúia, datada de 18 de Novembro.
- 41 Joaquim Roque da Fonseca, A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE LISBOA E O IMPÉRIO (1834-1900), Lisboa, 1938, pág. 93.
- 42 Relatório de 1885.

Capítulo 08

- 1 Wolfgang J. Mommsen, LA ÉPOCA DEL IMPERIALISMO, Madrid, 1973, pág. 39.
- 2 Idem, pág. 40.
- 3 Idem, pág. 138.
- 4 Oliveira Marques, HISTÓRIA DE PORTUGAL, vol. II, págs. 108 e 172 e segs. Para uma história detalhada do ultimato, R. J. Hammond, PORTUGAL AND AFRICA 1815-1910, capítulo 4, «Effective Occupation» and the Quarrel with Great Britain, 1886-1890. E J. P. Oliveira Martins, PORTUGAL EM AFRICA, Porto, 1891.
- 5 CONFLITO COM O GOVERNO INGLÊS, in Relatório de 1889.
- 6 O «ULTIMATUM» VISTO POR ANTÓNIO ENES com um estudo biográfico por F. A. Oliveira Martins, Lisboa, 1946, pág. 224.
- 7 Idem, pág. 361.
- 8 Reproduzido in R. J. Hammond, PORTUGAL AND AFRICA 1815-1910, entre págs. 112-113.
- 9 Oliveira Marques, HISTÓRIA DE PORTUGAL, cit., vol. II, pág. 108.
- 10 O «ULTIMATUM» VISTO POR ANTÓNIO ENES, com um estudo biográfico por F. A. Oliveira Martins, Lisboa, 1946, pág. 264. Oliveira Martins criticava o governo pela sua fraqueza e hesitação: «Sem esposar o movimento espontâneo do país, não se atreve a opor-se-lhe com franqueza e coragem: mantém a desordem e cava, dia a dia mais, o fosso do divórcio entre o povo e os seus legítimos representantes». In PORTUGAL EM ÁFRICA, pág. 80.
- 11 F. A. Oliveira Martins in idem, pág. CLXVII •
- 12 F. A. Oliveira Martins in O «ULTIMATUM» VISTO POR ANTÓNIO ENES, cit., pág. CLXXI.
- 13 Relatório de 1890.
- 14 Acta da sessão, in Relatório de 1890.
- 15 Relatório da Direcção do Centro Comercial do Porto, referente ao exercício de 1891.
- 16 Relatório da Direcção do Centro Comercial do Porto, referente ao exercício de 1893.

- 17 Idem.
- 18 Relatório do Centro Comercial do Porto, referente ao exercício de 1893.
- 19 In Relatório do Centro Comercial do Porto, referente ao exercício de 1891.

Capítulo 09

- 1 Relatório de 1891.
- 2 Relatório de 1892 (Anexos).
- 3 In Relatório de 1892.
- 4 In Relatório de 1893.
- 5 Relatório de 1894.
- 6 In relatório de 1895.
- 7 In Relatório de 1895.
- 8 Miriam Halpern Pereira, LIVRE CAMBIO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO, pág. 308.
- 9 In Relatório de 1896.
- 10 Relatório de 1897.
- 11 Relatório de 1899.
- 12 Relatório do mesmo ano.
- 12 José Capela, O VINHO PARA O PRETO, Porto, 1973, Pág. 22.
- 14 *Fomento colonial* in Relatório de 1898.
- 15 Relatório de 1898.
- 16 José Capela, O VINHO PARA O PRETO, Porto, 1973, Pág. 27.
- 17 F. S., Jornal O COMÉRCIO DO PORTO, transcrito in O COMÉRCIO PORTUGUÊS de Junho de 1928.

Tratando os motivos da expansão europeia na segunda metade do século XIX, Jean Louis Miège considera que o problema essencial da nova política internacional é o da passagem do imperialismo de facto, do *free trade* — o da expansão comercial e domínio económico — à colonização com controlo político e ocupação territorial. A expansão colonial foi de par com o desenvolvimento do proteccionismo. In EXPANSION EUROPÉENNE ET DÉCOLONISATION DE 1870 A NOS JOURS, Paris, 1973, págs. 151 e segs.

As condições especiais do caso português determinaram o comportamento peculiar da burguesia mercantil do Porto, oscilando, durante décadas, entre a manutenção do livre cambismo e a adopção do proteccionismo.

- 18 CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROBLEMA DAS TRANSFERÊNCIAS DE ANGOLA, Lisboa, 1932, pág. 87.
- 19 Exposição ao presidente do conselho de ministros, de 24 de Janeiro de 1898, sobre a questão da concessão de exclusivos em África, in Relatório de 1898.
- 20 Idem, ibidem.

- 21 Idem, ibidem.
- 22 J. Mousinho de Albuquerque, MOÇAMBIQUE 1866-1898, Lisboa, 1899, págs. 142 e 148.
- 23 Idem, pág. 142.
- 24 Idem, pág. 146.
- 25 Relatório de 1898.
- 26 In Relatório de 1898.
- 27 In Relatório de 1898.
- 28 Relatório do Centro Comercial do Porto, referente ao exercício de 1893.
- 29 Relatório de 1899.
- 30 In Relatório de 1901.
- 31 Quadro n.º 11 in Relatório de 1900.
- 32 Relatório de 1901.
- 33 Idem, ibidem.

Capítulo 10

- 1 A. A. C. P., Livro Copiador de Correspondência, n.º 1, 1834-1837, pág. 137.
- 2 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, 1839 a 1843; Livro Copiador n.º 3, pág. 122.
- 3 Relatório de 1841.
- 4 A. A. C. P., Correspondência com Authoridades, 1899 a 1843, Livro Copiador n.º 8, pág. 122.
- 5 Idem, págs. 124 e 125.
A Associação Mercantil de Lisboa considerava que, depois da publicação do Decreto, se tinham aberto «negociações para Hamburgo, aonde o ano passado (1837) foram vinte vasos portugueses, seis para o Mediterrâneo e Génova e a Trieste; e outros fretamentos, em virtude daquele favor se tem feito e estão para fazer nesta Praça, tanto por nacionais como por estrangeiros: desta sorte tem aparecido a nossa bandeira em Portos da Europa, aos quais era desconhecida de tempos imemoriais». In Joaquim Roque da Fonseca, CEM ANOS EM DEFESA DA ECONOMIA NACIONAL, Lisboa, MCMXXXIV, pág. 172.
- 8 MARINHA MERCANTE PORTUGUESA, in NEPTUNO, Revista da Marinha Mercante, n.os 37, 38 e 39, referente a Nov./Dez. de 1928 e Jan. de 1929, pág. 787.
- 7 Herlander Machado, OS TRANSPORTES MARÍTIMOS, in Boletim Trimestral do Banco Nacional Ultramarino, primeiro trimestre de 1970, pág. 20.
- 8 Idem, ibidem.
- 9 Idem, pág. 21.
- 10 Diário do Governo de 8 de Fevereiro de 1875.
- 11 A QUESTÃO COLONIAL PORTUGUESA EM PRESENÇA DAS CONDIÇÕES DE EXIS-

- TÊNCIA NA METRÓPOLE, Lisboa, 1881, pág. 29.
- 12 UMA OPINIÃO BASEADA EM FACTOS NA HISTÓRIA E NA PÁTRIA..., Lisboa, 1889, págs. 10 e 11.
 - 13 A QUESTÃO COLONIAL..., cit., pág. 79.
 - 14 Miguel de Bulhões, A FAZENDA PUBLICA DE PORTUGAL. PRATICAS VIGENTES E VARIAS UTOPIAS DO AUCTOR, Lisboa, 1884, pág. 148.
 - 15 Idem, pág. 149.
 - 16 Miguel de Bulhões, ob. cit., pág. 151.
 - 17 In Relatório de 1881.
 - 18 Relatório de 1883.
 - 19 Ramalho Ortigão, AS FARPAS — O PAÍS E A SOCIEDADE PORTUGUESA, Tomo I, Lisboa, 1942, pág. 136.
 - 20 Idem, pág. 118.
 - 21 In Relatório de 1886.
 - 22 In Relatório de 1900.
 - 23 Resposta de 22 de Dezembro de 1900 à consulta do ministério da marinha e ultramar sobre as bases para o concurso de navegação, in Relatório de 1900.

Anexo 07

- 1 Discurso proferido na câmara dos dignos pares nas sessões de 28 e 30 de Janeiro próximo findo pelo snr. conselheiro Antonio de Souza e Silva Costa Lobo, ex-ministro dos estrangeiros no primeiro gabinete Dias Ferreira, publicado em Lisboa, sob o título – *Descargo da minha responsabilidade de ministro*. A pág. 4.

