

22 FEB 1982

H. E.	
442.6.	28319

HC 950.29.265.767
1981

**COLONIZAÇÃO,
PENETRAÇÃO DO CAPITAL
E DEPENDÊNCIA (ANGOLA)**

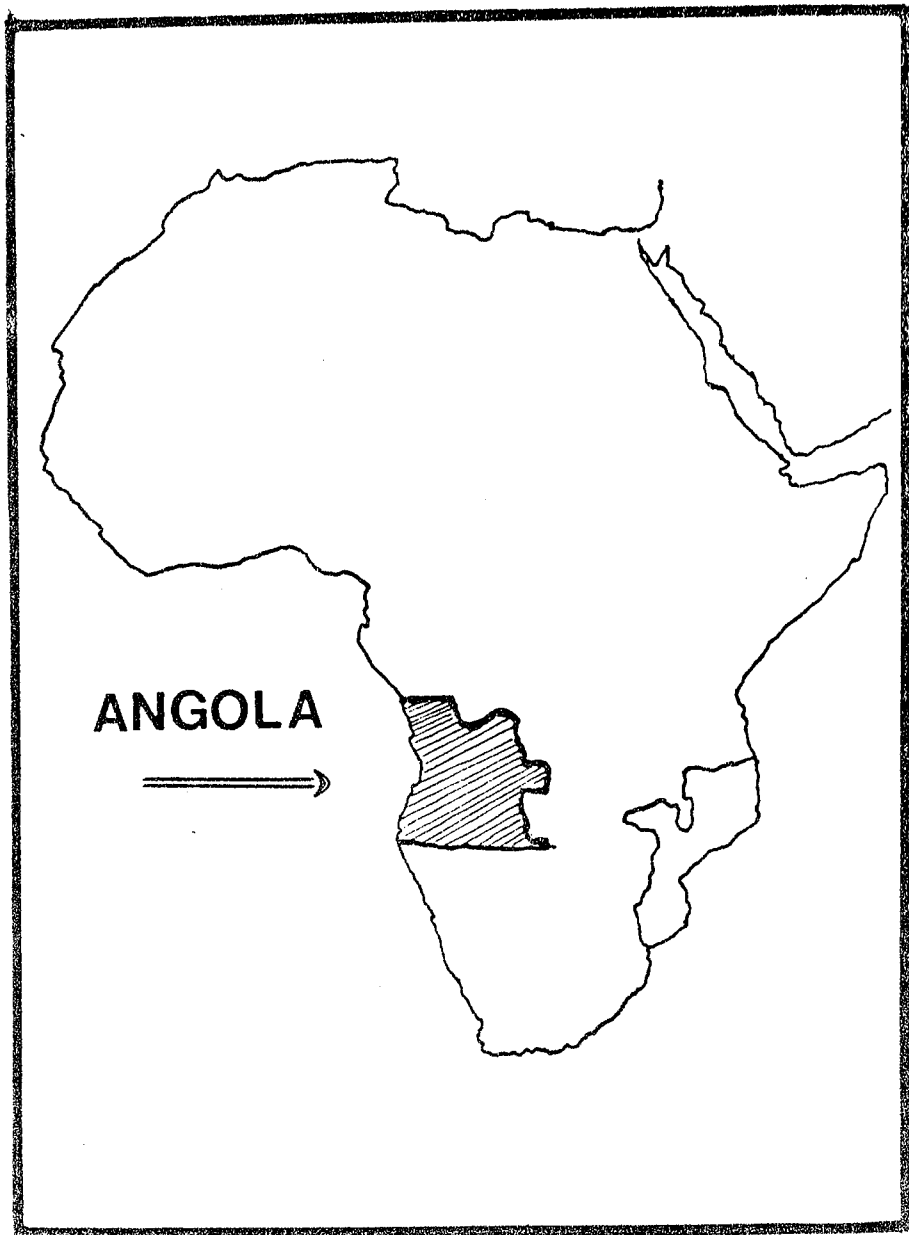
PARTE I

TESE PARA O DOUTORAMENTO
APRESENTADA POR

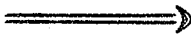
ADELINO A. TORRES GUIMARÃES
NO
INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA
LISBOA

1981

class. Unesco: A.4/E.44



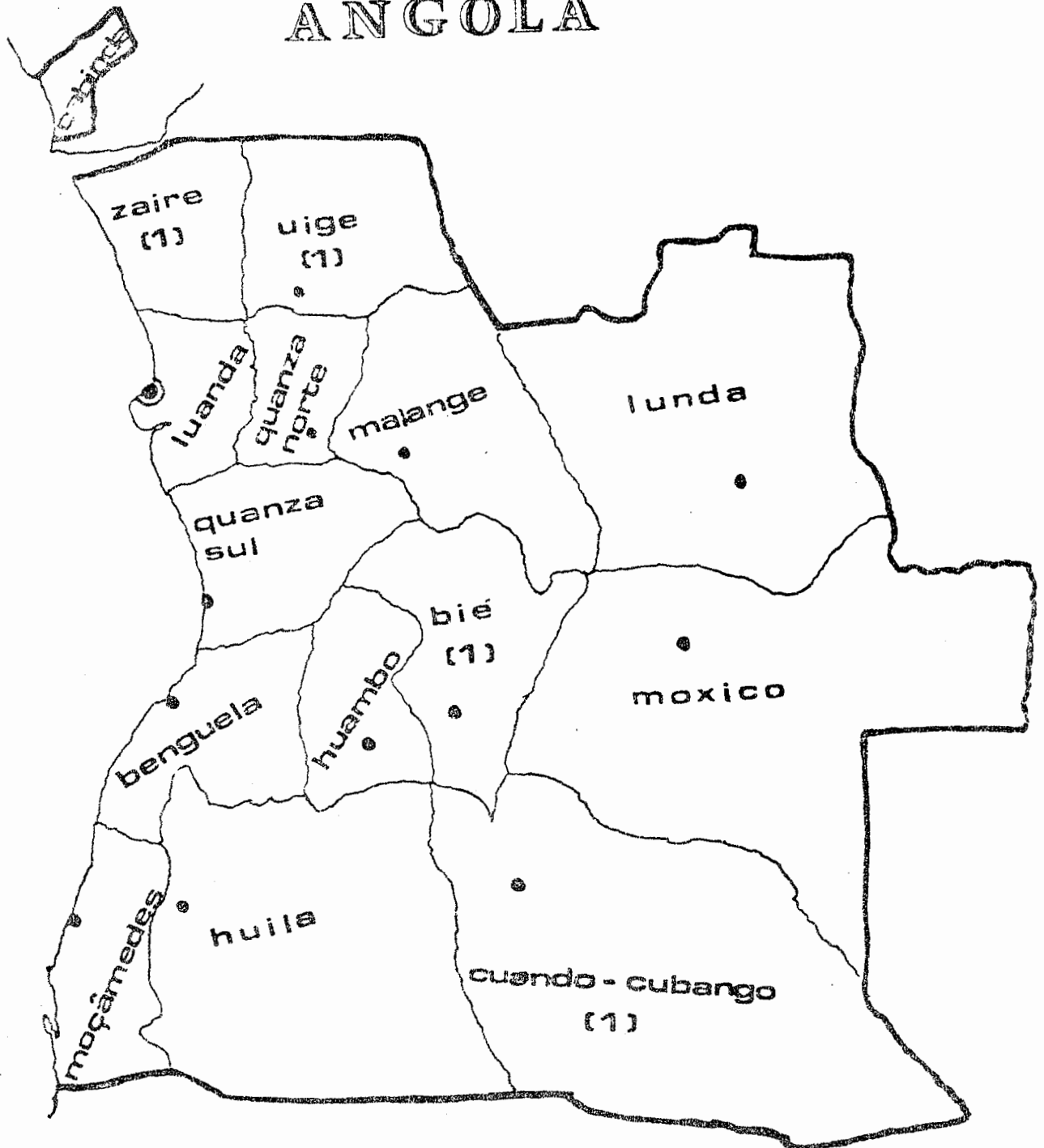
ANGOLA



DIVISÃO ADMINISTRATIVA DE ANGOLA

(na 2ª metade do século XX)

ANGOLA



(1) Zaire e Uíge formavam até 1961 um só distrito: o DISTRITO DO CONGO. Do mesmo modo os distritos do Bié e do Cubango constituíam, também até 1961, o DISTRITO DO BIÉ-CUANDO CUBANGO.

A G R A D E C I M E N T O S

Que me seja permitido agradecer a todos os que me aconselharam e ajudaram ao longo desta investigação, e em primeiro lugar ao Professor F. Pereira de Moura que, dando-me a honra de aceitar a orientação deste trabalho, me permitiu beneficiar do seu saber, experiência e avisados conselhos, deixando-me todavia, com exemplar generosidade, inteira liberdade na escolha de critérios.

Dos erros e insuficiências eventuais sou o único responsável.

Ao Professor E. de Sousa Ferreira devo pessoalmente e no quadro do Centro de Estudos da Dependência (CEDEP) de que é fundador, um acolhimento cordial e franco que muito facilitou a minha tarefa durante os últimos anos. Junto do Professor Armando Antunes de Castro encontrei um espírito atento e sempre disponível, cujas críticas foram um incentivo e uma referência. O meu reconhecimento vai igualmente para o Professor Alfredo Margarido, da Universidade de Paris, de quem recebi, desde meados da década de 60, constante e desinteressado apoio, e para José Leal de Loureiro sem o qual não me teria sido possível obter certos livros fundamentais e raros.

Estou grato ao Conselho Científico do Instituto Superior de Economia que fez tudo o que estava ao seu alcance para me proporcionar as melhores condições de trabalho possíveis e ao Instituto Nacional de Investigação Científica que, tomando a seu cargo a responsabilidade financeira inerente ao estatuto de "Equiparado a Bolseiro" que me foi atribuído durante dois anos, permitiu que esta investigação fosse levada a bom fim.

Cumpr-me deixar uma palavra de agradecimento a muitos dos colegas e estudantes do I.S.E. de quem recebi palavras de estímulo, informações e documentação, em especial aos colegas do CEDEP, cujo espírito de equipa quero sublinhar, Dr. António Couceiro Machado, Dra. Joana Pereira Leite, Dr. Luis Pereira Faria e meus antigos alunos e amigos Dr. Carlos Alberto da Costa Martins e Dr. Aristides Menezes Fernandes.

Também não posso esquecer os meus mestres e companheiros da revista ESPRIT, nomeadamente Jean Marie Domenach, Paul Thibaud e Casamayor, pela solidariedade e ensinamentos desde 1968 até hoje.

Uma palavra de apreço ainda para os competentes serviços da Biblioteca do I.S.E. dirigida pela Dra. Dulce Cabrita.

É enfim um grato dever manifestar o meu reconhecimento aos funcionários deste Instituto, senhores Joaquim Cardoso Esteves e Jorge Moreira, que, sempre amavelmente, por vezes com algum sacrifício pessoal, me resolveram urgentes problemas de fotocópias.

Teria uma muito especial satisfação se pudesse agradecer a alguém a pesadíssima execução dactilográfica do texto, mas, infelizmente, foi sobre mim que recaiu essa tarefa.

A minha mulher que releu com paciência o manuscrito e cujas opiniões foram profissionalmente muito valiosas.

I N T R O D U Ç Ã O

Nesta dissertação utilizámos e tentámos articular 5 disciplinas principais: Economia, Estatística, Sociologia, História e Direito. Mas trata-se, a nosso vêr, menos de um trabalho "pluridisciplinar" (no sentido em que a expressão implicaria um domínio dos cinco ramos do conhecimento) do que de um trabalho de Economia que utiliza a pluridisciplinaridade.

Como é de regra em trabalhos universitários, mas também por íntima convicção, esforçámo-nos por observar, tão rigorosamente quanto possível, uma objectividade que julgamos científica, entendendo esta como a comprovação sistemática das hipóteses e da argumentação apresentadas.

Ainda nessa ordem de ideias, não é inútil sublinhar que certos conceitos, empregues por vezes noutros escritos com sentido mais ou menos polémico, têm aqui uma utilização puramente semântica. Por exemplo, o termo colonialismo significa que a acção colonizadora introduziu nas sociedades africanas distorções e destruturações irreversíveis, sem que daí tiremos, a priori, implícitos juízos de valor.

O objecto central do nosso estudo é, fundamentalmente, o primeiro quartel do século XX que abordaremos na 2ª parte deste trabalho.

Esta 1ª parte, cobrindo grosso modo a segunda metade do século XIX, constitui apenas uma abordagem introdutória que tenta clarificar alguns antecedentes e fornecer chaves para uma melhor compreensão das problemáticas analisadas posteriormente. Inter-relacionando capitais, pautas aduaneiras, mercadorias e transportes, esforçámo-nos por pôr em relevo alguns aspectos da dinâmica da colonização portuguesa em Angola e das primeiras formas de integração/subordinação desta colónia à economia metropolitana. Este enquadramento preliminar pareceu-nos imprescindível para uma melhor compreensão do processo subseqüente.

Na secção 1.1. relembramos que a ocupação colonial portuguesa foi tardia e só a partir dos fins do século XIX começou a ter alguma expressão. Os famosos "cinco séculos de colonização", que durante tanto tempo foram um leitmotiv no discurso do Poder, são uma deformação algo abusiva da realidade: em Angola a ocupação colonial limitava-se, ainda no primeiro quartel do século XX, à zona litoral e às poucas zonas rasgadas pelos caminhos de ferro de Luanda e de Benguela.

Na secção 1.2. veremos contudo que a insuficiência da obra colonizadora até aos fins do século XIX (e mesmo nas décadas seguintes) não pode ser imputada apenas à "falta de capitais portugueses" ou ao tão frequentemente invocado "subdesenvolvimento" de Portugal. Os capitais (ou pelo menos o essencial) existiam como veremos e o conceito de "subdesenvolvimento" esconde uma realidade mais complexa do que o atrazo tecnológico ou a dicotomia simplista de "muitos pobres/alguns rendeiros ricos" parecem sugerir. É, em parte, na referência à estrutura das classes dominantes e na

hipótese operatória de uma certa "rivalidade" entre o capital metropolitano e os capitais locais (de Angola) que teremos de encontrar pontos de partida para uma análise rigorosa da colonização em Angola.

Na secção 1.3. veremos um pouco mais em detalhe as implicações dessa distinção entre "capital metropolitano" e "capital colonial" e o contexto socio-económico em que ela se insere.

A secção 1.4. estuda as Pautas Aduaneiras coloniais a partir de 1837 e oferece uma observação empírica que permite testar as hipóteses precedentes.

A secção 1.5. prossegue a análise dessa convergência/divergência (o fenómeno é ambivalente) entre os diferentes interesses económicos, abordando a questão através de algumas mercadorias coloniais (álcool e açúcar principalmente) e metropolitanas (vinho em particular) e da respectiva tributação fiscal.

Na secção 1.6. estuda-se um sector nevrálgico que é condição sine qua non de qualquer política colonizadora: os transportes. Veremos os três principais no século XIX: o transporte por carregadores, o caminho de ferro e a marinha mercante. A sua análise é igualmente reveladora das problemáticas evocadas nas secções anteriores.

Enfim, na secção 1.7. que termina esta primeira parte examinaremos o "capital financeiro" por intermédio da acção desenvolvida pelo Banco Nacional Ultramarino (B.N.U.) no espaço económico Angola/S. Tomé, acção que é, a vários títulos, significativa. Não só ela confirma, ainda que parcelarmente, hipóteses anteriores, como permite compreender um dos factores do atraso da colonização

portuguesa em Angola: o B.N.U. comportou-se menos como uma instituição financeira "normal" (cujo papel seria o de motor do desenvolvimento económico) do que como uma oligarquia especuladora ao serviço de uma economia de exploração, não contribuindo para uma acumulação local nem sequer de maneira decisiva para a monetarização da economia da colónia.

Deste conjunto de questões parece-nos resultar um complexo integrado susceptível de introduzir as problemáticas que abordaremos na 2ª parte, corpo central desta dissertação.

O fio condutor refere-se às etapas de penetração da "economia de mercado" em Angola. Parece-nos altamente discutível assimilar, indiscriminadamente e em todas as fases históricas do contacto entre a Metrópole e a Colónia, capitalismo e colonização. O capitalismo propriamente dito, como sistema económico e social global, implicando a generalização do trabalho assalariado livre e a existência de um mercado interno, está praticamente ausente de Angola durante todo o período que estudamos, ou seja, pelo menos, até aos fins do primeiro quartel do século XX. Importa saber porquê. A Ciência Económica oferece-nos instrumentos de reflexão para interrogarmos, com algum rigor epistemológico e teórico, essa realidade complexa e tentarmos compreender talvez aspectos de uma colonização passada que ainda condiciona o presente. Não se trata de "julgar" - o que não está de modo algum no nosso propósito - mas de conhecer.

1ª PARTE: ALGUNS ASPECTOS DA PENETRAÇÃO DE CAPITALS EM ANGOLA
NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

1.1. Uma ocupação colonial tardia

A improdutividade das capitalizações efectuadas na Europa das riquezas coloniais, transformara-se, em Portugal, em igrejas, monumentos, conventos, palácios¹, presentes à Curia Romana, comendas, títulos, prazos e outras benesses que pouco aproveitaram à comunidade portuguesa propriamente dita. O despovoamento das colónias africanas (devido ao tráfico de escravos e às elevadas taxas de mortalidade), o desfavorável tratado de 1810 com a Inglaterra, que abre a este país as portas do Brasil não apenas em concorrência mas em detrimento de Portugal, a decadência da marinha mercante² e a consequente perda da grande indústria dos transportes marítimos em benefício de países com carvão, ferro (que se supunha não existir em Portugal³) e indústrias metalúrgicas capazes de dar à navegação a vapor o incremento necessário, contribuem para que Portugal deixe finalmente de ocupar o lugar que detivera nos séculos XVI e XVII na esfera de circulação de mercadorias. Conhecendo

(1) Vd. por exemplo: José Augusto FRANÇA. A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina, Lisboa, 1978.

(2) Cf. MARTINS (Oliveira). Política e Economia Nacional (1885), Lisboa, 1954.

(3) Cf. ACKERMANN 1907. E também GUERREIRO (Amaro), O Ferro, Lisboa, Cosmos, 1948.

uma longa decadência manufactureira, acumulando o atraso em relação a países como a Inglaterra, a França e mesmo a Alemanha, só praticamente a partir da segunda metade do século XIX Portugal esboça uma entrada de certo modo significativa na esfera da produção, industrializando-se a pouco e pouco. O regime fiscal, por intermédio das pautas aduaneiras, as variações cambiais e o ágio do ouro, as medidas tomadas em relação a produtos como o álcool, o açúcar, os tecidos e o vinho, por exemplo, cuja articulação é reveladora de um processo de transformação da economia e da sociedade portuguesa, as modificações formais e estruturais que tiveram lugar no campo do trabalho e dos transportes, deixam antever em filigrana uma complexa rede de fenómenos, sobre a qual, para além das contradições reais ou supostas, se pode descortinar um discurso comum a todas as potências da Europa, discurso que, em Portugal, apresentará uma continuidade de fundo por detrás das diferenças de forma, da Monarquia à 1ª República e desta ao "Estado Novo": o discurso colonialista.

O enquadramento de alguns dos problemas levantados no século XIX permitir-nos-á talvez compreender melhor, no nosso século, certas questões relacionadas com a penetração e a consolidação posterior da economia de mercado em Angola. Esta "digressão" necessariamente rápida sobre alguns antecedentes, parece-nos contudo importante para melhor fixarmos os contornos de uma problemática mais complexa do que as simplificações polémicas ou apologéticas tendem por vezes em fazer crer.

O século XIX é um século de mutação estrutural - económica, política, sociológica - profunda e, logicamente, um período conturbado. A sua última década

"vai dar início a um processo de luta entre as grandes potências capitalistas que procuram na dominação colonial uma escapatória para a crescente pressão que sobre elas faz pesar, nas metrópoles, um movimento operário cujas direcções reformistas vão conseguindo controlar mercês de uma satisfação mínima das reivindicações mais prementes"⁴.

O agravamento dos salários na Europa, nomeadamente na indústria textil, a sobreprodução que provocava a (relativa) diminuição das taxas de lucro e as disponibilidades crescentes de capital à procura de novos investimentos, incitam o capitalismo a expandir-se em busca de novos mercados e de novas fontes de matérias primas. Colonizar representava também, como notou recentemente Catherine COQUERY-VIDROVITCH⁵ uma compensação às frustrações individuais e colectivas: derrota da França frente à Alemanha em 1870; crise de 1876 em Portugal e, posteriormente, capitulação perante o Ultimato inglês de 1890.

As atenções voltam-se para as colónias africanas até então praticamente abandonadas⁶. É o século dos exploradores: Monteiro

(4) CABRAL (Manuel Villaverde) 1976, p. 323.

(5) VIDROVITCH 1971.

(6) "De 1882 a 1885 desenvolvia-se na Europa uma febre de expansão colonial e diversas nações marítimas disputavam os pontos onde haviam de implantar a sua bandeira". Cf. VASCONCELLOS 1901, pág. 3.

e Gamito em 1831; Joaquim da Graça em 1843; Bernardino José Machado em 1847; Silva Porto e seus pombeiros, etc. Mas as grandes expedições "político-comerciais" por assim dizer, começam em Portugal com Capelo e Ivens em 1877, aos quais se seguem imediatamente Serpa Pinto, Henrique de Carvalho (cuja obra é de grande interesse científico) e outros. As campanhas integradas na grande "corrida" internacional para a ocupação do continente africano iniciam-se realmente no último quartel do século passado. Ao serviço de outras nações mas com a mesma finalidade, Stanley e Brazza percorrem a bacia do Congo e Livingstone atravessa o continente chamando sobre si as atenções mundiais.

Já a Inglaterra encontrava não só na Índia, mas em África, uma mão-de-obra barata que começava a justificar os investimentos de infraestrutura e as pesadas despesas de enquadramento administrativo e militar desses territórios. A ocupação tardia da África, cujo ponto de partida simbólico será a Conferência de Berlim em 1884-1885, justifica-se não só por razões políticas (sobre as quais insiste C. COQUERY VIDROVITCH⁷ com fortes argumentos), mas também, a nosso ver, por motivos económicos imperiosos. O progresso técnico, o melhoramento dos transportes e comunicações, a carestia da vida na Europa, as lutas sociais que se avolumam, tornavam mais necessária a expansão em África e interessantes os investimentos nesse continente. Sem dúvida que outros factores, ideológicos,

(7) VIDROVITCH 1971, op. cit.

morais ou religiosos tiveram a sua parte nesse processo. Seria excessivo ignorar, por exemplo, o proselitismo da "fé são-simoni-ana"⁸ tanto quanto nos parece hoje desnecessário fundamentar a análise do colonialismo exclusivamente em critérios e julgamentos de valor unívocos. A verdade é que

"não se é conscientemente hipócrita. Não se vive durante trinta anos no desprezo de si próprio. Seria nada compreender sobre o imperialismo colonial apresentá-lo somente como a corrida de capitalistas ávidos de ricos territórios e de populações sem defesa. O imperialismo colonial, como o nacionalismo donde ele provem, foi uma virtude. Os seus protagonistas serviram os grandes ideais da época, o ideal nacional e o ideal humanitário. Eles tiveram boa consciência. Nunca se insistirá demasiado sobre esse ponto"⁹.

É certo que temos que ter essa questão presente se queremos abordar sem preconceitos uma problemática que, pela sua contemporaneidade (particularmente em Portugal), não é ainda matéria pacífica para muitos, como é compreensível. Contudo, o campo delimitado do nosso trabalho obriga-nos a negligenciar essa questão para além das menções pontuais que nos parecerem oportunas.

No último quartel do século XIX as potências europeias começaram a ocupação de territórios cujas fronteiras foram traçadas à régua e esquadro à mesa da Conferência de Berlim. O que é notável é que Portugal, apesar da sua evidente fraqueza militar e financeira, tivesse conseguido guardar para si uma tão grande fatia, beneficiando, é verdade, da rivalidade entre a Inglaterra e as

(8) BRUNSCHWIG 1972, pág. 22.

(9) BRUNSCHWIG 1960, p. 173.

outras nações.

A Conferência de Berlim foi um marco político decisivo. Logo em 1885, a Bélgica começou sem mais delongas o caminho de ferro de Matadi a Stanley-Pool a par de uma ocupação militar e comercial acelerada. Para Portugal a situação apresentava-se mais difícil.

Tornava-se vital reunir rapidamente capitais para construir vias férreas, condição para uma ocupação efectiva, mobilizar tropas para abrir caminho à penetração comercial, agrícola e mineira para além das faixas do litoral e dos corredores estreitos e precários que partiam de Luanda, de Benguela e de Moçâmedes e que iam pouco além no interior, bloqueados pela resistência armada dos africanos (que só cessou entre 1920 e 1961), pela falta de homens e de capitais. A tradicional "atração comercial" que se limitava a chamar os africanos ao litoral, estava política e economicamente ultrapassada por motivos a que nos referiremos mais à frente. Para ocupar de facto, era preciso não só inverter o processo e levar a mercadoria ao interior (o que de certo modo já se fazia há muito, mas por meios onerosos e lentos): era sobretudo necessário consolidar a articulação agricultura/comércio, instalando fazendas e plantações de tipo empresarial. Por outras palavras, controlar a produção (que na prática sempre estivera nas mãos dos africanos, embora de maneira inorganizada do ponto de vista mercantil) e, com o acesso directo às matérias primas e a possibilidades de escoamento para a costa (transportes por caminho de ferro), dominar todo o circuito económico de montante a juzante. É interessante referir que, por estranho que possa parecer à primeira vista, pelo menos até ao último quartel do século XIX são

os africanos que no fim de contas dominam ou, pelo menos, influenciam decisivamente a vida económica colonial, a nível da produção, dos transportes e do comércio (fala-se aqui, bem entendido, de africanos livres e não de escravos, serviçais ou de outros tipos submetidos a qualquer controle jurídico ou militar).

Essa influência e/ou predominância manifesta-se:

Na produção: fazendo ou recusando fazer colheitas, segundo que a permuta lhes parece ou não favorável;

nos transportes (em particular nos fins do século XIX): dificultando a passagem dos carregadores que transportam mercadorias, quando não são os próprios carregadores a recusarem esse serviço (fugindo para o sertão) se o pagamento não lhes convem;

no comércio: enfim, os africanos têm uma influência directa sobre o comércio do litoral que deles depende quase completamente, tanto nos casos acima enunciados como na sua condição de consumidores dos produtos manufacturados.

Assim, na esteira das colunas militares, o caminho de ferro é a condição necessária para a normalidade e durabilidade de qualquer projecto de expansão com base numa estrutura comercial e agrícola coordenada por um aparelho administrativo eficaz. Mas progrediu-se afinal mais lentamente do que se pretendia ou que a abundância da legislação podia fazer crer ¹⁰. Desta inoperância

(10) Em 1899 José Bento GOMES escrevia com certo humor: "O excesso de leis e regulamentos é tal que ninguém se entende com eles. Não há homem em Portugal, por mais ilustrado que seja, que saiba a décima milionésima parte da legislação portuguesa. Também não há parvo em Portugal que, subindo às culminâncias do poder, não se julgue legislador". Cf. GOMES 1899, pág. 60. Quatro décadas mais tarde Henrique GALVÃO dirá praticamente a mesma coisa (in GALVÃO 1937, pág. 208).

relativa resultou em parte a célebre questão do "Mapa cõr de rosa" com os resultados que se conhecem. Em 1890 Portugal entra, por consequência, numa das maiores crises da sua história ¹¹. O Ultimato inglês e a reacção nacionalista que se lhe segue dão às colónias uma nova dimensão nas preocupações oficiais. Os territórios da África ocidental, mais próximos da Metrópole, considerados mais ricos (Angola em particular), estavam naturalmente indicados para desempenhar um papel de primeiro plano na política colonial portuguesa e no desenvolvimento do capitalismo em Portugal.

Essas preocupações eram tanto maiores quanto o domínio de Portugal sobre a sua maior colónia podia considerar-se limitado e precário.

A permuta fazia-se, como dissemos, no litoral. A ocupação do interior de Angola foi, repita-se, praticamente inexistente até fins do século XIX e muito restrita durante o primeiro quartel do século XX ¹². Basta lembrar que nos últimos anos do século, J. Pereira do Nascimento, médico naval e explorador, fez uma viagem "pelo norte do concelho do Duque e pelo antigo reino da Ginga, que há mais de 50 anos não é visitado por nenhum europeu" ¹³. Note-se que estas regiões se encontravam a, somente, uns 400 quilómetros de Luanda...

(11) Vd. TELES (Basílio). Do Ultimato ao 31 de Janeiro (1905), Lisboa, 1968.

(12) Um elemento preponderante foi a oposição armada dos Africanos às tropas coloniais, tal como foi demonstrado por René Pellissier. Vd. PELISSIER 1978a e 1978b.

(13) Cf. revista Portugal em África, 74, Fev. 1900, pág. 59.

Em 1897 os jornais de Lisboa escreviam sobre a ocupação da Lunda¹⁴:

"A ocupação da Lunda tem ainda um obstáculo a vencer, e só pelas armas pode ser removido. O gentio de Cassange, que até hoje tem quase monopolizado o comércio do sertão, não aceita pelos meios suasórios o reconhecimento da autoridade portuguesa, recusando-se também a pagar qualquer tributo que legalmente seja estabelecido"¹⁵.

Ainda em 1932, as Associações Económicas de Angola reconheciam, referindo-se ao século XIX:

"Como podiam então os colonos fixar-se em Angola se foi nos dias de hoje que se acabou a ocupação militar e a pacificação de toda esta vasta colónia?"¹⁶.

Os africanos vinham às feitorias e aos mercados urbanos do litoral e aí trocavam os seus produtos por fazendas, pólvora, armas e aguardente. Os poucos negociantes¹⁷ que se aventuravam

(14) Na antiga divisão administrativa, a LUNDA abrangia parte dos territórios do actual distrito de Malange. Quando dizemos "actual" referimo-nos, para simplificar, ao período imediatamente anterior à independência na década de 1970. No quadro deste trabalho não tem qualquer interesse tentar seguir as sucessivas e complicadas divisões e subdivisões administrativas de Angola.

(15) Cf. rev. Portugal em África, 18, Fev. 1897, pág. 324.

(16) Associações Económicas de Angola. Considerações sobre o problema das transferências. Luanda, 1932, pág. 26.

(17) Vd. por exemplo SIMÕES 1972 e GONÇALVES 1965

até ao interior - aviados, funantes e pombeiros¹⁸ - faziam-no por conta das casas comerciais de Luanda ou de Benguela, ou mesmo em concorrência com elas, assumindo de qualquer forma não poucos riscos nessas viagens.

Os produtos que desembarcavam em Luanda ou no Ambriz eram em grande parte de produção estrangeira. Apesar dos esforços da Administração Pombalina, pouco subsistia (segundo a Sociedade de Geografia de Lisboa) da indústria nacional no princípio do século XIX: os riscados de Damão, os lenços de Alcobaça, os produtos agrícolas e pouco mais¹⁹. Deste modo, e pelo menos até ao terceiro quartel de Oitocentos, o comércio português nas colónias africanas era "consignatário e feudatário" do comércio estrangeiro, sobretudo inglês.

(18) O aviado é um comerciante sem capital próprio. "Para tentar o negócio do mato, o aviado faz um acordo com uma casa comercial importante, geralmente do litoral, mediante o qual esta lhe abre uma conta corrente. O aviado recebe, a crédito, um sortimento de artigos de comércio para venda ou permuta com os nativos; e compromete-se a ir enviando para amortização desse débito ao estabelecimento credor os géneros que for obtendo pela permuta ou pela compra no sertão (...). Mas os aviados podem estar estabelecidos em lojas, onde esperam a afluência da clientela nativa, ou fazer comércio ambulante, originando neste caso o tipo que em Angola tem o nome de funante. O funante percorre o sertão com o seu carro (antigamente com uma comitiva de carregadores) e para aqui e ali, junto das povoações indígenas, a fazer permuta ou venda. Não se confundam estes funantes com os antigos pombeiros. O pombeiro era um preto ou mulato, assimilado, de que o comerciante sertanejo se servia dantes para penetrar mais profundamente no sertão ainda mal conhecido e não ocupado (...). Eram uma espécie de caixeiros-viajantes ou de mensageiros diplomáticos dos aviados brancos". Cf. CAETANO 1954, pp.95-97.

(19) Cf. AMARAL 1913.

De Angola partia a cera, a urzela²⁰, o marfim e os couros. Para lá se mandavam fazendas de algodão, em geral estrangeiras, sendo as nacionais mais de fabrico artesanal do que produto de grandes manufacturas.

"Em Portugal, só a partir de 1789, com a montagem da primeira fábrica de fiação se começa a desenvolver a indústria. Até aí ela limitava-se ao fabrico caseiro em teares primitivos que trabalhavam com fios de algodão importado sobretudo da Inglaterra"²¹.

O contexto internacional, nomeadamente a partir de 1850, caracteriza-se por um forte desenvolvimento industrial da Europa e dos Estados Unidos, entrecortado, é certo, por crises cíclicas. O incremento da produção de algodão e de cereais (só interrompido pela guerra de secessão) dá aos Estados Unidos um lugar preponderante nas relações económicas internacionais.

Seria contudo excessivo pretender que a economia portuguesa fica completamente imobilizada ao longo do século. Embora a uma escala diferente e seguindo o que poderíamos chamar uma "linha sinuosa", a acumulação de capital é sensível como tentaremos demonstrar na secção seguinte.

(20) Musgo destinado à tinturaria. Começou a exportar-se em 1835 para a Europa e América. O seu comércio, que foi muito importante, diminuiu depois da descoberta das anilinas químicas.

(21) RIBEIRO 1946, pág. 66.

1.2. O problema dos capitais em Portugal

A principal causa da insuficiência, senão mesmo "insignificância" da obra colonizadora portuguesa até ao século XIX é frequentemente atribuída à falta de capitais e ao "subdesenvolvimento" da Metrópole. Sem negar a esta tese alguma validade, parece-nos que, de certa maneira, o julgamento de valor se sobrepõe ao julgamento de realidade.

De facto, as tentativas de colonização de Angola foram até muito tarde infrutíferas. Os ensaios de povoamento com degredados revelaram-se globalmente negativos e mesmo catastróficos, e o povoamento com colonos vindos do Brasil para Moçâmedes e para o Planalto da Huíla no fim do século XIX não deu resultados apreciáveis. O que caracteriza a colonização portuguesa, pelo menos até à última década do século passado, é o desinteresse, a ausência de organização coerente (com excepção de alguns esforços isolados de curta duração), de continuidade nos empreendimentos e a "falta de capitais". Este último ponto merece uma referência particular porque é discutível e ainda dá hoje lugar a equívocos que nem sempre têm, parece-nos, ficado convenientemente esclarecidos.

Na verdade a "falta de capitais" não significa de modo algum que esses capitais necessários (ou pelo menos parte deles) não existissem na Metrópole, como por vezes se crê. Eles existiam, mas encontravam em Portugal "larga e remuneradora compensação", suficiente para não se interessarem por "aventuras longínquas de des-

conhecida probabilidade de êxito"²². Já em 1839, a Associação Mercantil Lisbonense, primitiva denominação da Associação Comercial de Lisboa, num relatório que lhe fora pedido por Costa Cabral, reconhecia que se a indústria não tinha ainda tido o incremento desejável era

"por falta de capitais, não porque inteiramente faltem, mas porque se acham desviados para as operações financeiras e usuras com que se tem feito fortunas imensas (...). A falta de sossego também contribui para se conservar fora do reino os fundos que nos seriam muito úteis no país, e não poucos valores se acham escondidos com medo de se arriscar na época actual"²³.

Por outro lado, a multiplicidade dos sectores de aplicação de capitais a partir da segunda metade do século (estradas, caminhos de ferro, comunicações, etc.) permitia obter rendimentos imediatos certamente menos aleatórios do que os investimentos numa África considerada "terra de degredados e negros indómitos"²⁴.

Quer dizer que

"os capitais que tinham na forçada regeneração do país metropolitano lucros quase iguais aos da usura que estava inveterada nos costumes nacionais como fórmula legitimamente lucrativa de colocação, não podiam ouvir falar em negociar para as colónias, que consideravam não um legítimo emprego de capitais (...) mas uma tentativa por demais

(22) AMARAL 1913, pág. 12

(23) FONSECA 1936.

(24) AMARAL 1913, ibid.

aleatória, um jogo de azar de riscos incalculáveis, uma aventura imprópria de gente sensata e que só aproveitaria aos abusos dos que a tal se arriscavam, e que por completo se desqualificavam no ponto de vista da seriedade e do senso comum"²⁵.

Entretanto na Metrópole, o crescimento, as despesas de infraestrutura e a especulação financeira agravaram consideravelmente a dívida pública, mas deram, ao mesmo tempo, um impulso económico ao país. Em 1854 a dívida pública (interna e externa) era de 89 824 contos. Em 1875 elevava-se a 351 500 contos²⁶ enquanto que os juros passavam de 2 695 contos a 10 545 contos. Para os pagar, amortizar a dívida e realizar ao mesmo tempo uma acumulação de capital imprescindível, era preciso obter rendimentos elevados, o que, na ausência de inovações tecnológicas a curto prazo, obrigava a dispor de uma força de trabalho o menos dispendiosa possível. As primeiras organizadas que tiveram lugar em Portugal em 1872²⁷ traduziam já a contradição aguda entre a "acumulação primitiva" do capital e as dificuldades de reprodução de um número crescente de assalariados da indústria. Em 1872 os capitais portugueses procuravam colocação e investimentos até mesmo em Espanha:

"O capital é abundante em Portugal e continua a oferecer fundos para a constituição de novos bancos - Guimarães, Régua, Lamego, "Lisboa & Açores" - e aflui ao país vi-

(25) AMARAL 1913, ibd.

(26) PERY 1875, pág. 218.

(27) OLIVEIRA (César). O Socialismo em Portugal: 1850-1900. Porto, 1973, pág. 136.

zinho onde as dificuldades de momento o rarefazem e forçam a oferta de atraentes compensações"²⁸.

Contudo, a falta de disponibilidades para investimentos nas colónias (o que não significava necessariamente, como se viu, uma verdadeira ausência de capitais metropolitanos), teve profundas e duradoiras consequências: por exemplo no povoamento de Angola. É que para os possíveis candidatos a colonos realmente desprovidos de capital (por inteiro nas mãos das classes possedentes metropolitanas, em particular a burguesia mercantil, bancária e grandes proprietários agrícolas) não bastava receber concessões de terras. Além de um mínimo de qualificação adaptada às condições sui generis dos trópicos, eram necessários créditos, sem os quais os pequenos empresários caíam rapidamente na dependência dos fornecedores e dos usurários. O que explica que o pequeno comércio tenha constituído o principal elo de ligação entre a economia tradicional africana e as casas de import-export de Luanda, foi a acumulação realizada por estas últimas durante o tráfico de escravos e, para os pequenos comerciantes, a utilização da permuta, a fabricação autónoma de álcool e a prática do sistema de conta corrente, o único possível para aqueles que, sem capital próprio, pretendiam "fazer fortuna" no negócio do sertão. Compreende-se igualmente que, com um "mercado interno" reduzido à sua mais simples expressão no século XIX (apenas nos enclaves urbanos costeiros e abrangendo apenas a população branca e uma minoria de Africanos), a instalação de qualquer indústria em Angola fosse, nessas condições, praticamente impossível. Os brancos e mestiços que se estabeleceram na agricultura num raio de 200 a 300 quilómetros à volta de Luanda (fazendo abstracção dos poucos colonos do sul de

Angola) eram em geral abastados comerciantes da capital que tinham prosperado graças ao tráfico de escravos. Os menos favorecidos, ou que conheciam dificuldades mais ou menos passageiras, se recorriam ao crédito particular pagavam juros que nunca eram inferiores a 20 ou 25 %. Por isso se pensou que a fundação do Banco Nacional Ultramarino, em 1864, traria consigo a solução de grande parte dos problemas financeiros e contribuiria para favorecer, talvez de maneira decisiva, a colonização de Angola e a total cobertura deste território.

Veremos mais adiante de que maneira os resultados corresponderam a essas expectativas otimistas de alguns. Note-se desde já, todavia, que a fundação do B.N.U. e a abertura da sua sucursal em Luanda provocaram "desde o início reacções desfavoráveis em Angola, onde com razão era visto como o instrumento da primeira tentativa de penetração de capital financeiro metropolitano na colónia em prejuízo do capital local"²⁹.

O caso específico do B.N.U. será analisado mais adiante (secção 1.7.). De imediato importa determo-nos sobre esta rivalidade "inesperada" entre capital metropolitano e capital local (de Angola) que nos parece levantar alguns problemas novos no difícil processo de penetração da economia de mercado em Angola e nas etapas de integração da colónia num modelo de dependência subordinado à formação social metropolitana.

(29) ALEXANDRE 1979, pág. 166.

1.3. Capital metropolitano e capital colonial

Não queremos entrar de imediato numa análise exigente da estrutura social de Angola e ainda menos embrenharmo-nos na tentativa de elaboração de um modelo teórico sobre as "classes", o que, dadas as carências da estatística disponível, tomaria um carácter demasiado especulativo que pretendemos evitar. Parece-nos todavia útil avançar provisoriamente com uma precisão de terminologia que, sem pretender a um rigor epistemológico absolutamente seguro, terá talvez a vantagem de, pelo menos, clarificar empiricamente o discurso. Trata-se de uma primeira distinção entre burguesia metropolitana e burguesia colonial.

De facto, julgamos que a aplicação algo mecanicista do conceito de "burguesia" como totalidade, ou seja, como fenómeno social total reduzido a um rígido modelo formalista, uniformemente aplicado ao conjunto não diferenciado do todo Portugal-Colónias, não permite dar conta dos diferentes planos da acção histórica e económica, nem compreender os mecanismos de um processo complexo que, nos seus cambiantes, é frequentemente contraditório e ambíguo.

Entendemos por burguesia metropolitana do século XIX o conjunto das classes dominantes nos vários sectores da economia (agricultura, indústria, finança e grande comércio) cujos bens "de raiz" se encontram ou têm a sua origem na Metrópole, possuem propriedades, empregam mão-de-obra assalariada e/ou movimentam capitais. Mesmo quando certas fracções das camadas sociais superiores dessa burguesia metropolitana mantém "ramificações" ou interesses nas colónias, tais ligações não são em geral mais do que o

produto (ou o "subproduto") complementar da sua actividade principal (na Metrópole).

Assim por exemplo, os grandes produtores de vinho do centro do país que exportam para Angola e têm naturalmente interesse directo na "pacificação" da Colónia, na promulgação de pautas aduaneiras que lhes sejam favoráveis, etc., são considerados como pertencendo à burguesia metropolitana, porque é na Metrópole que se definem económica e sociologicamente como componentes dessa classe, e é aí que estão prioritariamente inseridos num sistema referencial de poderes e prestígios.

Chamaremos burguesia colonial às classes possedentes instaladas em Angola, empregando mão-de-obra escrava, servil e/ou assalariada, com residência em geral em Luanda, Benguela ou Moçamedes, possuindo na colónia os seus principais bens, capitais, prestígio e influência, independentemente de interesses e haveres que possam ter em Portugal (ou no Brasil) e do grupo étnico a que pertencem (são geralmente brancos e mestiços, mas há no século XIX também algumas importantes famílias negras).

No cimo da pirâmide socio-económica da Angola Oitocentista, temos os comerciantes, em parte ex-degredados ou mesmo ainda degredados, enriquecidos com o tráfico e a permuta com o sertão, instalados nos sobrados de Luanda, dominando o comércio do import-export, frequentando o poder político e interferindo mesmo nele.

Em 1845 existiam em Luanda as seguintes actividades³⁰:

- Casas comerciais que vendem por atacado	33
- Lojas de fazendas e de toda a espécie	35
- Casas de mercearia e molhados	107
- Quitandas com fazendas nas quitandas e pelas ruas	113
- Casas que vendem água ao povo	16
- Casas que fabricam pão	7
- Boticas	5
- Açougues	5
- Fábricas de charutos	1

É certo que a população branca propriamente dita era pouco numerosa, e isso levanta algumas dúvidas quanto à influência e extensão dos seus poderes. Com efeito, segundo os dados mais seguros de que é possível dispor³¹, em 1846 a população branca era estimada apenas em 1 830 pessoas. Mas é preciso não esquecer a população mestiça (5 770 pessoas) que, grosso modo, se lhe identifica ideológica, política e economicamente e com ela forma esse todo a que convencionámos chamar "burguesia colonial". A burguesia mestiça é, de facto, no século XIX, um elemento preponderante da sociedade urbana de Angola:

"O século XIX na parte portuguesa de Angola é bem o século dos mestiços que detêm os postos importantes na alta Administração, na Igreja, no Exército, na Jus-

(30) LOBO 1967, pág. 155.

(31) LEMOS 1941, pág. 33.

tiça, nas Câmaras Municipais de Luanda e Benguela, ao mesmo tempo que eram proprietários de plantações nos cursos inferiores do Bengo, do Dande, do Cuanza e do Lu-
cala até aos anos 1890 (...). As grandes famílias mes-
tiças enriquecidas no tráfico de escravos asseguram
ainda uma permanência política que os brancos locais
teriam dificuldade em assumir"³².

A conjugação destes dois sectores da população, em parti-
cular por intermédio das suas camadas mais favorecidas naturalmen-
te, permite compreender melhor a possibilidade de existência de
uma "burguesia colonial" radicada em Angola, distinta da da Me-
trópole, e cujos laços económicos são muitas vezes mais fortes com
o Brasil do que com Portugal. É interessante notar, por exemplo,
que

"a partir de 1859-1860 agita-se em Luanda nos filhos do
país (neste caso os civilizados não brancos) mais exal-
tados a ideia de emancipação da "mãe pátria" angolana, sem
contudo saber se é preferível criar uma República, jun-
tar-se ao Brasil ou oferecer-se aos Estados Unidos, o que
traduz bem a preocupação de não se cortar economicamente
dos compradores de escravos"³³.

Franz-Wilhelm Heimer nota igualmente que o "racionalismo
económico" dos brancos de Angola em relação à Metrópole (e em cho-
que com ela) é evidente desde os dias da Confederação Brazílica,
movimento separatista de Benguela em 1823 ³⁴.

(32) PELISSIER 1978b, págs. 215-216

(33) Ibid., pág. 216 - nota 6.

(34) HEIMER 1980, pág. 27

É importante sublinhar também que, sendo uma parte da população branca dessa época formada por degredados e ex-degredados que prosperaram, estes constituíram família (geralmente mestiça³⁵), criaram raízes e consolidaram interesses específicos não raro em contradição com a política de Lisboa. Veja-se a forte oposição que as medidas liberais da abolição do tráfico de escravos, promulgadas por Sá da Bandeira, encontraram em Angola e em S. Tomé (vd. a análise desta questão na 2ª Parte, capítulo I, secção 1.3.)

Não é inútil observar complementarmente um aspecto sociológico (e mesmo psicosociológico) que nos parece de assinalar: largos extractos das camadas populacionais economicamente preponderantes em Angola, são formados por indivíduos cultural e socialmente "rejeitados" pela sociedade de referência (a Metrópole), o que não pode deixar de introduzir, senão um corte, pelo menos tensões profundas:

- Os degredados: que são, quase por definição, um exemplo típico;
- Os colonos pobres: Frequentemente só na colónia obtiveram a sua "oportunidade", a que por vezes pode não ser estranha uma necessidade de compensação, para não dizer um certo sentimento de "desforra", em relação à exclusão sofrida³⁶;

(35) Segundo Lopes de Lima, em meados do século XIX as mulheres brancas representavam menos de 10 % da população branca de Angola. Só a partir de 1930 o seu número começou a aumentar significativamente. Vd. AMARAL 1960, pág. 22.

(36) Este factor não é certamente estranho, pelo menos nalguns aspectos, a uma certa desconfiança mútua que sempre regou as relações entre o governo central e os colonos.

- Os mestiços: muitas vezes descendentes de degredados, mas também vítimas de uma situação social que, sobretudo com a chegada de novos imigrantes, os desfavorecia cada vez mais (especialmente a partir do século XX).

É indubitável que muitos elementos das camadas sociais dominantes tinham, pelos mais diversos motivos de algum modo ligados a esse fenómeno de "rejeição" sociológica, sentimentos de relacionamento com a Metrópole que tomaram várias formas mais ou menos confusas, que iam do republicanismo ao "separatismo" dos brancos e ao "proto-nacionalismo" (a expressão é de René Pélissier) dos mestiços³⁷.

Referindo-se ao período de 1845-1864, José de Almeida Santos dá-nos uma imagem colorida, mas exacta, de uma fracção dessa burguesia colonial luandense - os comerciantes brancos:

"Eram estes os verdadeiros senhores da terra, os capitais do grande comércio com o Brasil, os Estados Unidos, a Europa - do comércio que, desde o início da ocupação havia sido e continuaria a ser a actividade principal exercida na Província. Não obstante o singelo mister de donos de lojas de secos e molhados na Caponda, de armazéns mistos na Salvador Correia, de açougues na Bressane Leite e noutros locais, e de betecos onde podiam ser

(37) Exemplo célebre foi o do jornalista mestiço José de Fontes Pereira que, num artigo publicado no Arauto Africano de Luanda, em 20 de Janeiro de 1890, em pleno Ultimato, tomou o partido dos ingleses: "... Não temos nada a esperar de Portugal a não ser mentiras e os ferros da escravatura (...). Rua!". O que lhe valeu ser denunciado a Lisboa pelo governador Guilherme de Brito Capelo como "republicano e traidor", facto que lhe acarretou dissabores.

Cf. Douglas Wheeler: "An early Angolan protest: the radical journalism of José de Fontes Pereira (1823-1891)", citado por PELISSIER 1978b, pp. 218-219.

vistos na cavaqueira ou vigiando os caixeiros, pairavam muito alto, muito acima das outras classes - assaz perto do senhor Governador Geral e das autoridades civis e militares - e tão à vontade nos bailes do Palácio, nas cerimónias oficiais e nas cadeiras do poder representativo, como por detrás do balcão dos respectivos estabelecimentos. Bichanassem embora, inimigos e despeitados, ao vê-los circular no Palácio, a origem reles daqueles cavalheiros: ex-degredados alguns, o tamanco minhoto e a jaqueta rota de outros, labrotes saídos das funduras da lura beiroa, que a tentação da riqueza espicaçara a abalar num dia de caldo mais ralo e broa mais escassa; escandalizasse, sobretudo, a meia dúzia de sujeitos em comissão, de venda muito sensível, a fortuna de pasmar desses ex-labregos e condenados, acastelada, segundo constava, pelos lucros do tráfico da escravaria continuada a praticar furtivamente, pela calada da noite, nos recessos da costa do Ambriz, que bem desdenhariam na verdade, de todos os agravos e de todos os labéus, tais homens que o destino baldeara tão longe do berço nativo e que o sel da África curtira (...). E, ao longo dos anos, polida e desbastada a linguagem e a prosa, eram já cavalheiros que começavam a sua própria estirpe (...). Nesta nova vestia social, enveredavam fatalmente pela política - haviam sido arrastados pela poesia humanitária do liberalismo, deixavam-se empolgar pela oratória e pela ambição do cargo político e, negreiros à capucha, podiam ser vistos e ouvidos na Câmara Municipal e noutras assembleias representativas, batendo-se pelos direitos dos fracos e dos pobres, fulminando os exploradores e os tiranos, propondo medidas de altruísmo e de amor ao próximo"³⁸.

(38) SANTOS 1973, vol. V, pp. 136-138.

Não admira portanto que diversas medidas tomadas pelo governo da Metrópole (por exemplo: a abolição do tráfico de escravos) que prejudicavam directamente os capitais locais, ou favoreciam muito mais directamente a burguesia metropolitana do que a burguesia colonial de Angola (as pautas proteccionistas, por exemplo), tenham encontrado frequentes resistências que dificultaram a aplicação na colónia de decretos ali considerados "lesivos dos interesses de Angola"...

Em resumo, não há apenas e somente complementaridade entre a burguesia metropolitana e a burguesia colonial, e ainda menos identificação absoluta e constante entre ambas. Há também - sobretudo em determinados casos - profundas divergências, lutas surdas que por vezes tomam foros de guerra aberta. A independência do Brasil teve reflexos em Angola, provocando até acontecimentos que, em 1822-23, atingiram certa gravidade:

"Os interesses económicos achavam-se concentrados na outra margem do Atlântico, com quase exclusão total da Metrópole. Assim surgiu, em Angola, uma facção a favorecer a união da Província com o Brasil, com maior representação em Benguela do que em Luanda"³⁹.

Em 1878, quando era governador de Moçâmedes Fernando Augusto da Costa Cabral, os colonos daquela região chegaram mesmo a fazer uma representação ao governo inglês pedindo a anexação pura e simples da colónia de Moçâmedes à Inglaterra, o que foi classificado por autores da época como um "crime de alta traição"⁴⁰ mas não motivou qualquer reacção das autoridades de Luanda ou de Lisboa...

(39) Cf. REBELO 1970, pp. 221 e sgs.

(40) ALMEIDA 1880, p. 27

Esta divergência entre os interesses da burguesia metropolitana e da burguesia colonial⁴¹, tal como tentámos defini-las mais atrás, vai manifestar-se igualmente no terreno de aplicação das pautas aduaneiras proteccionistas promulgadas pelas autoridades de Lisboa a partir de 1837, questão que veremos na secção a seguir.

(41) O que não exclui divisões e oposições no seio de cada uma delas, como por exemplo a concorrência entre a burguesia mercantil de Lisboa e a burguesia mercantil do Porto, do mesmo modo que a complementaridade inicial entre os comerciantes do litoral de Angola e os funantes e aviados do interior, deu lugar, mais tarde, a frequentes lutas, na medida em que estes últimos faziam por vezes (e por conta própria) o tráfico de escravos, contribuindo para despovoar regiões ou provocar revoltas, o que prejudicava os interesses políticos do governo e os interesses económicos das grandes casas do litoral.

1.4. As pautas aduaneiras na colonização

A primeira pauta aduaneira da Metrópole aplicada às colónias foi a pauta de 10 de Janeiro de 1837. Ela protegia certas produções portuguesas como o azeite por exemplo. Em 1840 introduziu-se nela um "bonus" de 50 % para os géneros transportados em navios nacionais⁴².

O alheamento já referido dos problemas próprios dos territórios africanos explica que se tenha, durante muito tempo, adoptado nas colónias a pauta da Metrópole sem adaptação às condições particulares desses territórios. Longe de se enquadrarem numa política global de mais longo alcance, as medidas aduaneiras limitaram-se, em geral, a obter rendimentos fiscais. Por exemplo, a Portaria de 13 de Agosto de 1838 mandando arrematar as receitas das Alfândegas de Cabo Verde e Guiné, supondo que assim se aufeririam maiores lucros, e a adjudicação em 1845 dos rendimentos alfandegários de Bissau e Cacheu a um comerciante de Bissau pela soma de 20 000 francos⁴³.

Contudo certas alterações são introduzidas mais em conformidade com uma nova, ainda que tímida, orientação da política

(42) Até ao século XIX predominara nas Pautas a tributação ad valorem e não a tributação específica.

(43) Cf. CARVALHO 1900, pág. 51. A adjudicação dos rendimentos alfandegários das colónias é uma prática muito antiga da monarquia portuguesa. Vd. BRITO 1592.

económica colonial. Em 1 de Março de 1840 as Cortes decretaram a isenção fiscal para o "Ultramar", pelo espaço de 10 anos, de todas as ferramentas, máquinas e utensílios para uso na agricultura. Pensava-se já então na possibilidade de aproveitar a cultura da cana de açúcar e de algodão e poupar assim o ouro que se gastava com as importações do Brasil e dos Estados Unidos.

Desde a pauta de 1837 até 1844 não se permitiu a reexportação de géneros estrangeiros sem o prévio pagamento de direitos, pagamento que na Metrópole se fazia em moeda forte enquanto que nas colónias ele tinha lugar em réis fracos: 30 % a menos, segundo os cálculos de Francisco Trancoso⁴⁴. O porto de Lisboa deixou imediatamente de ser o entreposto comercial do tráfego, enquanto a navegação estrangeira foi prejudicada pelas marinhas estrangeiras. Com efeito, os exportadores preferiam carregar directamente nos portos estrangeiros os géneros com destino às colónias portuguesas, pagando ali os direitos aduaneiros em moeda fraca.

Em 1844 tomaram-se algumas providências que a prática mostrou, aliás, serem pouco eficazes e que provocaram os violentos protestos da burguesia colonial de Angola: muitas mercadorias só poderiam ser importadas por Angola desde que proviessem da Metrópole e fossem transportadas em navios nacionais. Era o caso da pólvora, sal, sabão, rapé, chitas, aguardente de vinho, vinagre e

(44) TRANCOSO 1920, pág. 10.

vinho. Como escrevia Francisco António Correia:

"As características dessas pautas bem como de toda a legislação contemporânea é a protecção aos produtos coloniais e aos da Metrópole cujo consumo nas colónias se pretende fomentar, estimulando-se ao mesmo tempo a marinha mercante"⁴⁵.

Também uma pauta única para todas as colónias estava longe de conciliar as diversas forças sociais em presença. Decretou-se então uma pauta para cada colónia: em 1849 a pauta de Angola, em 1851 a pauta de Cabo Verde, em 1853 a de Moçambique, em 1854 a de S. Tomé e Príncipe e em 1862 a da Guiné.

A partir de 1851 a legislação aduaneira colonial começa a tomar um carácter mais definido, mas sempre em conformidade com a necessidade de desenvolvimento da Metrópole e sobretudo dos interesses das camadas sociais dominantes em Portugal, o que não exclui, como já foi notado, divergências importantes no próprio seio da burguesia metropolitana: enquanto a Associação Comercial de Lisboa (que contava com representantes do sector manufactureiro, diga-se de passagem) manteve ligações estreitas com as colónias e colaborou mesmo na elaboração das pautas proteccionistas, a Associação Comercial do Porto bateu-se muito mais tempo pelo livre-cambismo, preocupada como estava exclusivamente com os mercados de vinho do Porto no Brasil e na Inglaterra⁴⁶.

(45) CORREIA 1922, pág. 113.

(46) Vd. SILBERT (Albert). Do Portugal de Antigo Regime ao Portugal Oitocentista, Lisboa, 1977. Vd. também CAPELA 1975.

Em 1867 já se havia estabelecido a navegação a vapor⁴⁷ para a costa ocidental de África. O tráfico de escravos sofrera um golpe, aliás mais propriamente nos locais de destino do que como resultado de medidas tomadas pelo governo português.

"Foi a proibição da entrada de escravos no Brasil em 1850 (lei de Eusébio Queiroz publicada em 4 de Setembro de 1850) que veio interromper quase inteiramente este comércio"⁴⁸.

As pautas de 1867 tentavam não só conciliar os interesses fiscais com os interesses comerciais e favorecer a indústria nacional existente, mas também remediar à crise de "reconversão" por que passava grande parte do comércio do tráfico e com ele muitas das actividades em Angola, a quem faltava este tradicional rendimento, motor do circuito económico. Com a pauta de 1867 igualaram-se os direitos de exportação, qualquer que fosse o destino ou a Bandeira transportadora, reduziram-se os impostos de ancoragem para incentivar a utilização dos portos de Angola pelos navios estrangeiros, mas protegeram-se ao mesmo tempo, numa espécie de política de compensação para os exportadores da Metrópole, os géneros mais importantes da produção portuguesa. A "indústria vinhateira" (do sul em particular, ligada à Associação Comercial de Lisboa e produzindo vinhos comuns) foi largamente salvaguardada. Os vinhos nacionais (em casco) pagavam assim 8 réis por litro, enquanto os estrangeiros pagavam 100 réis. Preservou-se a nacionalização do comércio da Metrópole com Angola

(48) PEREIRA 1971, pág. 303.

graças ao artifício da "grande cabotagem"⁴⁹ combinado com o bonus de importação de algodões (ou seja tecidos segundo a terminologia da época) quando reexportados por Portugal.

As pautas de 1867 foram proteccionistas⁵⁰ em todos os campos em que havia actividades nacionais a proteger - que não eram muito aliás - e vigorou com pequenas alterações até 1880. De 1880 a 1892 decretou-se para Angola uma nova pauta (a pauta de 1 de Julho de 1880) simplificando certas formalidades de despacho, reduzindo o número de artigos de modo a facilitar as transacções e o movimento comercial. Esta pauta foi aliás proposta pela própria Associação Comercial de Lisboa que estava evidentemente interessada na multiplicação e no desenvolvimento das relações comerciais entre Portugal e as suas colónias, o que põe mais uma vez em relevo, em particular, o estreito relacionamento entre esta Associação e os produtores de vinho comum, principal produto de exportação que encontrava nas colónias um mercado seguro e fácil. Mas não era apenas o comércio (no sentido amplo do termo) que encontrava na Associação um porta voz junto do governo e um representante no mercado externo. Certos sectores manufactureiros também aí estavam representados (linho, por exemplo).

Esta observação parece-nos ter cabimento na medida em que o termo "comércio" nos leva a pensar exclusivamente em "burguesia comercial". Ora, como assinalou Miriam Halpern Pereira,

(50) VALENTE 1967, pág. 43.

"a palavra comerciante tinha, na primeira metade do século, significado diferente do actual, podendo estar associada à actividade industrial"⁵¹. Mesmo na segunda metade do século é por vezes ainda difícil distinguir perfeitamente os interesses do comércio dos da indústria, sem falar, evidentemente, do capital bancário que se encontra ligado a ambos os sectores.

A burguesia metropolitana iniciava assim o período de uma acção mais organizada e mais eficaz do que até então. Fundamentalmente a pauta de 1867 era uma pauta proteccionista para os vinhos comuns, as aguardentes de produção europeia, os tecidos de linho que constituíam em Portugal uma actividade relativamente desenvolvida e ocupavam, no Norte sobretudo, uma mão-de-obra importante (parte da qual em regime de "indústria doméstica" trabalhando para as encomendas das manufacturas). A relativamente alta tributação que incidia sobre os algodões, quer dizer, os tecidos de algodão, tinha mais intuitos fiscais do que propriamente "proteccionistas" e explica-se pela relativamente pequena importância que eles apresentavam ainda no panorama industrial português.

No jogo de "compensações" já referido entre a burguesia metropolitana e a burguesia colonial, protegiam-se igualmente alguns produtos de exportação angolana (de que a Metrópole necessitava) como o óleo de peixe, óleos vegetais, bois, borracha, cera, sementes oleaginosas, tabaco e urzela.

(51) PEREIRA 1979b, pág. 146.

Por outro lado, a necessidade de um sistema pautal estava intimamente ligada ao imperativo de uma política colonial de ocupação, devido não somente às rivalidades entre as potências imperialistas europeias interessadas pela África, mas à importância que revestia o controle de matérias primas necessárias ao desenvolvimento do aparelho produtivo da Metrópole e à imprescindível acumulação do capital.

Finalmente, as pautas proteccionistas de 1892 vão ser um dos instrumentos de uma política económica mais coerente e com mais continuidade do que até então. Elas visam essencialmente favorecer o comércio e as indústrias metropolitanas. A sombra da onda nacionalista que o Ultimato provocara, a burguesia metropolitana preocupa-se menos do que nunca em fazer "concessões" ao capital colonial de Angola. A pauta de 1892 reveste-se, por assim dizer, de uma "obrigação patriótica"⁵². Na Metrópole "o comércio torna-se, entre 1892 e 1914, um factor fundamental do desenvolvimento económico português"⁵³, enquanto que a nova Pauta era acolhida em Angola com violentos protestos, por causa sobretudo dos direitos de importação que incidiam sobre os tecidos. É que estas mercadorias tinham então uma importância vital, pois serviam de moeda no comércio de permuta com os povos do interior angolano (isto apesar de o Banco Nacional Ultramarino estar a funcionar, como banco emissor, desde 1865 em Angola!). Só mais tarde esta

(52) "Estava-se no período de reacção em muitos países da Europa contra o livre-cambismo dos industriais ingleses (...). Os homens de 1892 viam na sua frente uma só defesa: a pauta". Cf. Ferreira Dias Jr. Linha de Rumo. Lisboa, 1945, pp. 240-241.

(53) PEREIRA 1971, pág. 310.

dificuldade foi torneada retirando-se aos "algodões" essa função monetária e reduzindo-os ao papel de "simples mercadoria"⁵⁴.

A pauta de 1892 teve como principais objectivos: impulsionar a navegação nacional, travar (até certo ponto) a hemorragia do ouro ocasionada pelos défices da balança de pagamentos com o estrangeiro, incentivar de algum modo nas colónias a produção de matérias primas destinadas a alimentar as indústrias metropolitanas, salvaguardar os interesses do capital financeiro, comercial e industrial (metropolitano), tentando "baratear quanto possível, nas colónias, a vida do branco (o que não conseguiu), agravando nos limites do possível as condições de vida do indígena para o obrigar a alcançar pelo trabalho, os meios de a ela provêr" (o que conseguiu, pelo menos em parte), como declarava a Comissão da Sociedade de Geografia de Lisboa no seu Parecer já citado⁵⁵ e, enfim, nacionalizar de vez o comércio colonial. Afirmar-se-á mais tarde que, de facto, a reforma "levada a efeito em 1892, tanto na Metrópole como no Ultramar, contribuiu largamente para animar o desenvolvimento da indústria no Portugal metropolitano"⁵⁶. Mas se o fez, foi justamente em detrimento da burguesia colonial". Por duas razões:

Em primeiro lugar, se ela foi aplicada nas zonas alfandegárias de Luanda e portos do sul, a norte de Luanda as mercadorias estrangeiras que desembarcavam no Ambriz ou atravessavam a fronteira

(54) MATOS 1926, pág. 330

(55) AMARAL 1913

(56) MONTEIRO 1952, pág. 10. Até que ponto esta tese um tanto exclusivista corresponde a toda a realidade. Julgamos que ela esquece o ágio do ouro sobre o qual M. Villaverde Cabral teve igualmente razão em insistir. Vd. também SALAZAR, O Ágio do Ouro, 1916.

ra do Congo em contrabando, eram transportadas por carregadores para o sul e ali faziam uma dura concorrência ao comércio local. Relembremos que havia em Angola três regimes fiscais: em Luanda e portos do sul, no Ambriz e no Congo. A pauta de 1892 não podia ser aplicada em toda a zona norte (Ambriz e Congo) que estava submetida a um regime alfandegário internacional, imposto pela Conferência Internacional de 1890.

Assim, tomando os valores da tabela A da pauta, Portugal fornecia 58 % dos géneros importados em Luanda, onde o tráfego era realizado por navios nacionais, enquanto que os navios estrangeiros ali vendiam respectivamente: Alemanha: 18 %; Inglaterra: 8,4 %; Bélgica: 2,6 %; França: 2,8 %; outras procedências: 9,7 %.

No Ambriz, com o regime internacional em vigor na zona, e onde o tráfego era efectuado por navios estrangeiros, Portugal fornecia 4,8 % das importações e os outros países, respectivamente: Alemanha 13 %; Inglaterra 79,2 %, etc.

A burguesia colonial era, evidentemente, a primeira prejudicada com esta situação, em particular devido ao importante contrabando de mercadorias que, a preços muito mais baixos, vinham fazer uma forte concorrência nas zonas de influência do comércio de Luanda, ou seja na zona costeira e no vulnerável "corredor" que ia de Luanda a Malange (vd. Mapa dos caminhos de ferro na secção 1.6. a seguir). Tanto assim que três anos mais tarde, em 1895, há notícias que a Associação Comercial de Luanda protesta violentamente contra a pauta⁵⁷ acusando-a de proteger apenas os interesses

(57) CORREIA 1922, pág. 116

do comércio da Metrópole e da Europa, sublinhando que as receitas alfandegárias tinham diminuído em Angola, a situação económica e financeira se agravara, a expansão comercial conhecia mesmo uma travagem brutal, a permuta dos géneros para exportação (borracha, cera, etc.) tinha decrescido e se assistia ao "desvio dos caminhos sertanejos comerciais" em prejuízo do comércio dos colonos portugueses⁵⁸.

Por outro lado - e temos aqui a segunda razão evocada anteriormente (pág. 37) - as pautas de 1892 responderam sobretudo aos interesses da burguesia metropolitana ao favorecerem a nacionalização do comércio externo português, como se pode ver pela diminuição dos encargos dos produtos metropolitanos exportados para Angola. Se observarmos o quadro do comércio externo de Angola de 1890 a 1909 (Quadro nº 1, pág. 40) constataremos que os direitos pagos nas alfândegas angolanas eram, nos dois anos anteriores à promulgação das pautas (ou seja: 1890 e 1891) respectivamente 786 e 892 contos de réis, quer dizer, em média, 18,3 % do valor das importações de Angola. No período 1890-1899 esses direitos diminuem para 16,9 % e na década seguinte (1900-1909) atingem mesmo 9,5 % do valor das importações de Angola. Por sua vez os produtos em proveniência desta colónia, importados por Portugal (vd. coluna das exportações do Quadro nº 1) mantiveram os direitos de 3 % da década de 1890-1899 à década de 1900-1909. Por outras palavras, no fim do período (em 1909) os exportadores da Metrópole pagam menos direitos para colocar os seus produtos no mercado de Angola, enquanto que os importadores recebem as mercadorias coloniais com

(58) CORREIA 1922, ibd.

QUADRO Nº 1

ANGOLA DE 1890 A 1909				
(Números redondos em contos de réis)				
VCS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	Valores	Direitos	Valores	Direitos
1890	4 341	786	3 934	89
1	4 807	892	3 721	107
2	3 551	670	4 019	117
3	4 908	1 191	5 370	169
4	5 070	1 141	4 814	143
5	4 567	841	5 082	151
6	4 539	641	4 613	136
7	5 845	719	5 627	253
8	6 188	817	7 169	215
9	6 314	924	7 035	213
1900	7 100	910	6 009	217
1	3 965	413	4 451	136
2	3 088	293	2 779	84
3	5 553	521	5 167	155
4	7 169	639	5 171	150
5	6 422	550	4 516	129
6	6 032	560	4 480	128
7	6 438	581	4 171	115
8	5 137	432	3 730	103
1909	5 675	526	5 485	154

FONTE: AMARAL 1913, pág. 78.

uma sobrecarga fiscal que, embora já fosse à partida muito fraca, não sofreu o menor agravamento durante as suas décadas.

Se este primeiro indicador parece efectivamente confirmar a ideia que o comércio colonial se torna "entre 1892 e 1914 um factor preponderante do desenvolvimento económico português" (M.H. Pereira), põe também em relevo um aspecto que pensamos não ter sido ainda suficientemente sublinhado: de 1837 a 1892 as múltiplas alterações e adaptações pautais revelam - em função do que se disse - um subtil movimento pendular de desequilíbrios/equilíbrios sucessivos na confrontação entre a burguesia metropolitana e a burguesia colonial. Porém, a última década do século XIX, marcada pelos urgentes imperativos internacionais (partilha de África, pressões estrangeiras sobre Angola a norte e a sul) e nacionais (Ultimato, necessidade da Metrópole de dispor de matérias primas baratas para a indústria nascente e de abrir mercados aos seus produtos) caracteriza-se pela supremacia definitiva da burguesia metropolitana sobre a burguesia colonial de Angola, submetendo-se esta às necessidades prioritárias daquela⁵⁹. Por isso e pela primei-

(59) A burguesia colonial perde no final do século XIX a relativa autonomia de que chegara a usufruir no tempo do tráfico de escravos. Paralelo, mas mais acentuado ainda, é o declínio da sua fracção social mestiça (Cf. PÉLISSIER 1978a) em benefício de colonos, militares e funcionários vindos em cada vez maior número. Também os degredados, outro factor de "tensão/rejeição" a que já nos referimos, vão ser atingidos por essa deslocação das estruturas do poder, depois de terem até ocupado postos elevados na Administração de Angola. Por exemplo, em 1907, quando Paiva Couceiro tomou posse, "um dos primeiros actos da sua governação foi mandar recolher à fortaleza de S. Miguel todos os condenados que inçavam as Repartições Públicas com gravíssimo prejuízo da justiça e da moralidade das funções de Administração...". Cf. DIAS 1949, pág. 376.

ra vez, a pauta de 1892 é menos um resultado de um equilíbrio de "concessões" mútuas do que a aplicação brutal de um projecto de integração submetido às novas condições da burguesia metropolitana.

Esta visão das linhas mestras que orientaram a política pautal, parece-nos consolidar o esboço do enquadramento oitocentista que estamos a tentar.

Abandonando agora os dados globais para analisar algumas "mercadorias-chave", poderemos fazer uma leitura ainda mais reveladora do processo de integração/dependência económica e social de Angola a Portugal. É o objecto da secção seguinte.

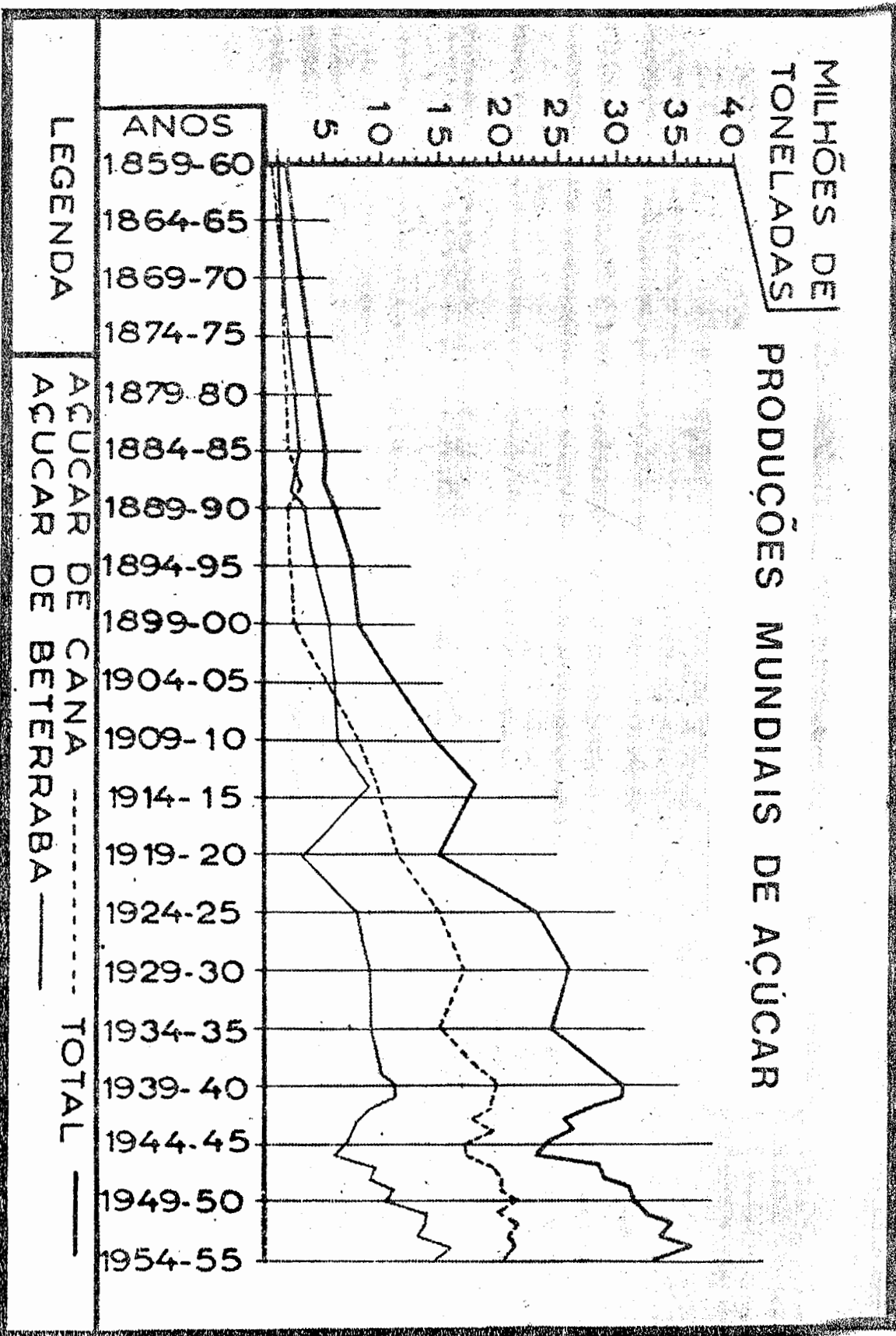
1.5. Das pautas aos produtos

No último quartel do século XIX era poucos os produtos que figuravam no comércio externo de Angola e no intercâmbio comercial entre esta e Portugal: borracha, café, álcool, vinhos e fazendas. E pouco mais. A ocupação de Angola limitava-se à zona costeira como já tivemos ocasião de assinalar, a uma estreita faixa que partia de Luanda em direcção a Malange e a alguns enclaves. Os presídios (fortalezas) e postos militares do interior, à sombra dos quais viviam alguns comerciantes, eram uma presença "simbólica" mais do que uma ocupação efectiva. Nessas condições a agricultura a que poderíamos chamar empresarial, pertencente a brancos e mestiços da burguesia colonial, tinha, no seu conjunto, uma importância muito pequena na balança comercial. Praticamente dessa origem só se revestia de alguma significação a "indústria do álcool".

Depois da Conferência de Bruxelas de 1890 (houve várias no período seguinte) foram adoptadas medidas de repressão sobre a produção e o consumo de álcool nas colónias africanas: eram os chamados "impostos moralizadores". Aplicavam-se assim os artigos 90 e 95 do capítulo VI do "Acto Geral da Conferência Internacional de Bruxelas" de 1890⁶⁰. Dois anos mais tarde Portugal adoptou, nas Pautas de 1892, novos impostos sobre o álcool, elevando os

(60) DEBIDOUR 1929, I, pág. 342.

Açúcar



FONTE: DIOGO (Alberto), "Evolução Industrial de Angola - O Açúcar", Rev. Actividade Económica de Angola, 42, 1955, pág. 59

Produções mundiais de açúcar

direitos de entrada para 12\$000 réis por hectolitro até 24 graus e 40\$000 réis para uma graduação superior⁶¹. Em 1895 agravaram-se ainda em 50 % os direitos de entrada sobre o álcool. Os efeitos não se fizeram esperar. Se em 1894 a importação angolana atingira 1 040 000 litros, no ano seguinte ela era apenas de 78 000 litros. Ao mesmo tempo tomavam-se medidas destinadas a encorajar a conversão da cultura da cana de produção de álcool em açúcar. Lançavam-se assim as bases da indústria açucareira, indústria de que foi "o próprio Estado o provocador do seu estabelecimento em Angola como derivativo da indústria do álcool"⁶². Para isso foram reservados 30 % dos impostos sobre o álcool, destinados a ser restituídos aos produtores que se transformassem em fabricantes de açúcar, medida que, naturalmente, só veio a beneficiar os que tinham capacidade para o fazer (os que podiam investir em máquinas e pagar a pessoal qualificado). Quanto muito favoreceu algumas grandes casas...

Esta questão álcool/açúcar é importante. Podemos dizer mesmo que ela é o símbolo de uma viragem.

A sua articulação histórico-económica põe mesmo, uma vez mais, frente a frente a burguesia metropolitana e a burguesia colonial e coincide, no seio da burguesia colonial, com a decadência de uma fracção (a que vinha directamente do tráfico de escravos e tudo investira nas "fazendas do álcool") com a ascensão de uma outra (industrializante e que se volta para possíveis novos

(61) CAYOLLA 1913, II, pp. 37 e sgs.

(62) COUCEIRO 1910, pág. 293.

mercados externos, em particular em Portugal). Um exemplo desta última foi o colono Sousa Lara, grande proprietário ligado à indústria açucareira e que começara justamente como produtor de álcool. Ao fazer uma conferência na Sociedade de Geografia de Lisboa em 1901, ele lembrava que havia mais de 5 000 contos investidos na indústria do álcool em Angola, e os belgas, não conseguindo fazer-lhe concorrência, trataram de a liquidar no Acto de Bruxelas. E acrescentava que "só uma propriedade valia para cima de 1 200 contos e chegou a dar 100 contos por ano"⁶³. Depois vieram os novos impostos que provocaram a crise: "no litoral estamos limitados ao fabrico do álcool que se acha condenado..."

De facto, para uma parte considerável da burguesia colonial "tradicional" a mutação era difícil:

"Eram sem dúvida perniciosas para os interesses económicos da Província de Angola as deliberações da Conferência de Bruxelas"⁶⁴,

reconhecia um pouco mais tarde um professor da Escola Colonial de Lisboa e autoridade na matéria. Com efeito, estas medidas vieram contribuir para o começo do desmembramento de uma vasta rede de produção e distribuição de álcool na colónia, em particular nos fabricantes marginais, embora as suas consequências fossem variáveis segundo as regiões, mercê da fraca operacionalidade da máquina administrativa, incapaz de controlar eficazmente um tão vasto território com os poucos meios de que dispunha. Em 1899 ainda havia em Angola pelo menos 234 fábricas e alambiques,

(63) LARA 1901, pág. 10.

(64) CAYOLLA 1913, II, pág. 40.

ou seja mais de 200 fabricantes, o que, para uma população europeia (masculina) estimada em pouco mais de 7 000 indivíduos de todas as idades⁶⁵, representava uma proporção reveladora de uma determinada estrutura social.

Alguns anos mais tarde Paiva Couceiro calcula igualmente o número de produtores de álcool entre duas e três centenas⁶⁶ e traça o panorama deste sector em Angola:

"... A agricultura da Província - e quem diz agricultura diz fabrico de aguardente - divide(-se) em dois grupos: de um lado o restrito número de companhias da zona costeira, devidamente apoiadas em capital e meios materiais, dispondo de algumas centenas de hectares em cultura, e com escoamento até certo ponto fácil dos produtos por via fluvial e marítima - e, por outro lado, as duas ou três centenas de modestos fazendeiros do interior explorando tão somente cada um algumas poucas dezenas de hectares, num fabrico em pequena escala e, portanto, mais caro, e cingidos em regra pelo custo dos transportes, a círculos de venda muito mais localizados e estreitos. Demais, a indústria do açúcar, vedam-lhe, proximamente, não só a carência de dinheiro, ou crédito, para aquisição de maquinismos, mas ainda essas mesmas dificuldades de drenagem. De facto, enquanto alguns destes últimos não podem gastar com a produção de aguardente menos de uns 60 a 70 réis por litro, podem as grandes Companhias Açucareiras, cuja aguardente representa apenas o subsidiário aproveitamento dos melaços, lançá-la, sem prejuízo, para o mercado computada a menos de 40 % desse preço. Está-se a ver, sem que precisemos de acrescentar nem mais uma palavra,

(65) LEMOS 1941, pág. 17

(66) No que diz respeito às fazendas conhecidas e registadas, sem falar, evidentemente, das "centenas de alambiques" clandestinos. Vd. COUCEIRO 1910, pág. 353.

que essa menos de meia dúzia de grandes Companhias se encontra em perfeitas condições de só por si açambarcar o mercado todo, e está-se bem a ver, por consequência, que não pode, a tais entidades, convir a agremiação e a justa distribuição dos direitos de produzir e vender"⁶⁷.

A ideia de Paiva Couceiro na questão do álcool e sua articulação com o açúcar, consistia em fazer espécies de cooperativas, ou pelo menos centrais de compra e venda ("agremiações") de maneira a controlar a produção e os preços e a evitar a ruína dos pequenos produtores do interior, facilitando a sua "reciclagem" eventualmente do álcool para o açúcar:

"Nestes transes lhes chegou a convicção, como já mais cedo chegara aos agricultores, de que o salvatério se encontrava nos "Armazéns Gerais" e na "gerência comum", quer dizer numa espécie de cooperativa de todos os interesses da aguardente, que tornasse praticável o proporcionamento da produção ao consumo, e a fixação dos preços. Foi pois com a concordância de uma grande parte da massa⁶⁸ dos elementos em jogo - agrícolas e comerciais - que obtivemos entrar neste bom caminho"⁶⁹.

Somente os grandes capitais do litoral que tinham capacidade financeira para fazer a passagem do álcool para o açúcar, continuando aliás a produzir álcool a partir dos melaços (a um

(67) COUCEIRO 1910, pág. 259.

(68) Quer dizer: da maior parte dos pequenos proprietários, à sobrevivência dos quais, para além de tudo, Paiva Couceiro atribuía uma importância política ("ocupação colonizadora e civilizadora"). O sublinhado do texto é nosso.

(69) COUCEIRO 1910, pág. 258.

custo muito inferior), viam na crise a possibilidade de eliminar concorrentes e assenhorear-se do comércio do interior, transformando por exemplo os comerciantes em pequenos revendedores dos seus próprios produtos. Daí a não terem hesitado em jogar com todas as suas influências em Lisboa, contrariando as próprias decisões do governo de Paiva Couceiro:

"Mas enquanto na Província os negócios seguiam este caminho razoável e profíquo, ressaltando a marcha das soluções, naturalmente, do contacto e da apreciação em comum entre o Governo e os representantes de todos os interesses - a Secretaria de Estado em Lisboa ia ouvindo nas horas vagas⁷⁰ as representações pro domo sua dum grupo de dissidentes. Era a voz açucareira..."⁷¹.

Naturalmente que essa "voz açucareira" (ou seja o grande capital de Angola instalado no litoral) não convinha nem a "agremiação" nem mesmo a sobrevivência dos pequenos produtores seus concorrentes, mas interessava, pelo contrário, o "açambarcamento" de que fala Paiva Couceiro, apesar deste último sistema ser, na opinião do autor, um processo "negativo" através do qual

"se aniquilariam, sertões a dentro, essas duas a três centenas de fazendas que ali constituem, ou devem constituir, outros tantos centros de cultura, de ensinamento e de riqueza, raízes da nossa influência, garras do nosso domínio, instrumentos da nossa missão civilizadora. Em compensação menos de meia dúzia de Companhias

(70) Sublinhado nosso.

(71) COUCEIRO 1910, pág. 258.

Na questão do álcool, a resistência do pequeno capital colonial foi no entanto mais forte, e só praticamente durante a primeira República a burguesia metropolitana conseguiu impôr uma solução⁷⁴.

De qualquer modo, em virtude da difícil reestruturação económica a que obrigava, a transferência da indústria do álcool para a do açúcar operou-se lentamente, não só nas colónias portuguesas mas também nas colónias estrangeiras.

Em 1890 cerca de 3/5 do açúcar consumido no mundo era ainda de beterraba⁷⁵ (ver o gráfico da página 44). Em Angola essa "reciclagem" encontrou ainda maiores dificuldades devido ao desinteresse ou incapacidade dos capitais em investir imediatamente as avultadas somas necessárias às novas refinarias, o que, tendo em conta as dificuldades do mercado mundial (sobreprodução de açúcar de beterraba) representava efectivamente um risco.

(74) Solução que não foi aliás definitiva. "Tem-se procurado acabar com o consumo deste género (o álcool) fechando as portas à sua importação e proibindo-lhes a fabricação. Mas tem surgido ao mesmo tempo o contrabando e a fabricação ilegal a anularem essas disposições humanitárias" (Cf. CAYOLLA 1913, II, pág. 37). Nunca o problema foi resolvido, diga-se de passagem, pois 70 anos mais tarde ainda existiam em Angola inúmeras destilarias clandestinas apesar da "repressão" (variável) das autoridades administrativas. Esta sobrevivência do pequeno capital representa, em parte certamente, uma forma de resistência dos pequenos comerciantes "marginais" à proletarianização que, de outro modo, lhes seria imposta pelas transformações do modo de produção e a acumulação do grande capital...

(75) DIOGO 1955, pág. 69.

Em 1898 Paiva Couceiro (que tinha já alguma experiência colonial) interrogava-se sobre

"se será comercialmente prático o fabrico do açúcar. Como se sabe esta indústria atravessa em várias localidades do mundo uma crise perigosa proveniente da superabundância dos açúcares de beterraba europeus"⁷⁶.

Segundo este autor, a produção mundial de açúcar foi, em 1897, de cerca de 5 milhões de toneladas de açúcar de beterraba contra 2,5 milhões de toneladas de açúcar de cana. Contudo esta situação obrigava os países europeus - França, Bélgica, Áustria e Alemanha - a subvencionar de diversas maneiras os produtores⁷⁷ sobrecarregando os orçamentos públicos⁷⁸. A luta entre os plantadores de cana e os produtores de beterraba não era certamente um acaso nos países que tinham colónias. Era previsível, enfim, que o capitalismo liberal voltado para uma divisão internacional do trabalho na qual caberia às colónias o fornecimento das matérias primas, apontasse para o abastecimento de açúcar a partir da cana tropical de preferência, utilizando ainda complementarmente os melaços como subproduto para a fabricação de aguardente.

No caso de Portugal, onde a burguesia mercantil ligada à importação de açúcar conseguira opôr-se à cultura da beterraba açucareira, a situação era um pouco diferente: a importação de açúcar provocava saída de ouro do país, saída que, na crise da

(76) COUCEIRO 1899, pág. 57

(77) Vd. também BAUMONT 1965, pág. 431

(78) Para um apanhado das questões tributárias relacionadas com as economias dos diferentes Estados europeus, vd. eventualmente: FLAIX 1889.

última década oitocentista se fazia sentir com certa acuidade. Assim, segundo Paiva Couceiro (COUCEIRO 1899) a Metrópole importou 1 190 contos (excluindo o açúcar vindo de Moçambique) e Angola importou mais de 39 contos de açúcar. Couceiro deduzia daí que, atendendo ao crescente consumo de açúcar por habitante no mundo, talvez se pudesse "tentar a introdução de tal fabrico em Angola"⁷⁹. De facto a primeira fábrica de açúcar de Angola começou a funcionar em 1903⁸⁰.

A aplicação da pauta de 1892 provocou a crise do capital local (de Angola), cuja situação se agravou porque a importação de muitos produtos do estrangeiro anteriormente à pauta era mais barata do que a importação proveniente de Portugal⁸¹. Resultado: carestia da vida em Angola, dificuldades de concorrência comercial com os produtos entrados em contrabando pelo Ambriz e pelo Congo.

Dito isto, a questão álcool/açúcar articula-se igualmente com outro produto fundamental: o vinho.

Privado (parcialmente) de álcool de alambique pelos "impostos moralizadores" e pela ruína de muitos pequenos fabricantes (especialmente na zona litoral onde a lei pode ser aplicada e os preços do álcool não podem descer efectivamente abaixo de um certo nível) e mais tarde pelos decretos que vão destruir parte das destilarias, o africano vai ser conduzido a consumir vinho nacional comum⁸², o que não deixa de ter, obviamente, consequên-

(79) COUCEIRO 1899, pág. 59

(80) CAMPOS 1951, pág. 273.

(81) Associações Económicas de Angola 1932, pág. 32.

(82) CAPELA 1973.

cias na redistribuição de influência e predomínio não só entre as burguesias metropolitana e colonial, mas também, no seio de cada uma delas, entre as diferentes fracções: na Metrópole entre a burguesia mercantil de Lisboa e a do Porto; em Angola entre o alto comércio do litoral e o pequeno comércio do interior, este último agora mais dependente do comércio importador do litoral (em vinho) e com menos facilidades na produção de uma mercadoria que lhe proporcionava uma certa autonomia: o álcool.

O vinho português vai ser favorecido pelas pautas de 1892, pagando de direitos 38 réis por litro até 14 graus; 70 réis de 14 a 17 graus, etc., enquanto que os vinhos estrangeiros ou reexportados são tributados em 500 réis por litro ao desembarque em Luanda, observando-se a mesma proporção para os "vinhos generosos, licorosos e espumosos". Assiste-se portanto à formação de um mercado fortemente protegido, em benefício da indústria vinícola metropolitana, a qual reforça as suas posições em dois sectores ao mesmo tempo: o vinho e o açúcar.

No primeiro (vinho), suplantando a concorrência do álcool de cana, conquista definitivamente uma fatia decisiva do mercado consumidor. No segundo (açúcar), triunfa igualmente, e de duas maneiras: evitando a cultura da beterraba açucareira em Portugal e criando em Angola as condições para a reconversão do álcool em açúcar, obtendo assim este produto em condições mais vantajosas do que as que teria conseguido no Continente, dadas as dificuldades crescentes de mão-de-obra (emigração para o Brasil)

e o atrazo de uma agricultura metropolitana pouco mecanizada⁸³. Por outro lado, repare-se num pormenor que é revelador da luta entre as fracções da burguesia metropolitana: os direitos aumentam fortemente com a graduação dos vinhos, o que exclui à partida os vinhos do Porto, mais alcoolizados e, por conseguinte, mais tributados aquando da sua importação por Angola.

Não é certamente por acaso que um proprietário do Douro, M. Guimarães Pestana da Silva, dirigindo-se ao ministro da Marinha numa conferência realizada na Real Associação da Agricultura Portuguesa (1902), exclama:

"Quem pode a sério crer que a África vai ser um mercado importante para os vinhos de alto preço do Douro! (...) Os vinhos do Porto, caros, únicos, que por enquanto se tem exportado são uma insignificância. Num total de 24 964 pipas no valor de 936 574\$000 réis de vinho de todas as qualidades exportadas para a África, em 1900, os vinhos do Porto se singularizaram pela cifra mesquinha de 233 pipas, no valor de 48 200\$000 réis. Menos de 1 % como quantidade da exportação total e como valor pouco passa de 5 %. A continuar o mercado africano para os vinhos do Porto como o tem sido até aqui, pouco ou nada havia a esperar dele".

(83) O decreto de 2 de Setembro de 1901 assegura por 15 anos o direito preferencial de 50 % em favor do açúcar produzido em Angola. Do mesmo modo que, mais tarde, em 1906, se estabelece o "regime do algodão colonial", segundo o qual o algodão em rama ou em caroço produzido nas colónias é isento de direitos de exportação à saída das colónias e de importação no Continente.

E mais à frente:

"Quem tem lucrado com esta exportação, até aqui, exclusivamente é o comércio de Lisboa"⁸⁴.

Os propósitos deste porta-voz dos proprietários da indústria vinícola da região portuense parecem-nos suficientemente esclarecedores da complexidade de um fenómeno que nos levou a preterir o conceito demasiado lato de "burguesia" em benefício de várias diferenciações que, por muito aproximativas que sejam ainda, circunscrevem melhor, cremos, certos aspectos e variações da problemática do ponto de vista económico e sociológico.

Enfim, e de uma maneira mais genérica, podemos dizer que as pautas de 1892 iniciaram uma era de integração económica colonialista que, podemos sublinhá-lo desde já, foi uma constante da Monarquia à República e desta até ao fim do "Estado Novo" (mas foi este que conseguiu realizá-la mais coerentemente apesar de tudo).

Mas a aplicação das pautas e as suas incidências sobre alguns dos produtos-chave, é apenas um dos aspectos da integração. Sem outras medidas complementares, as pautas ou a tributação fiscal não passariam de meras acções parcelares, sem consequências estruturais para além de uma zona costeira controlada pelas autoridades coloniais portuguesas.

Era preciso por conseguinte uma ocupação "em profundidade" e a condição dessa ocupação efectiva era a existência de transportes que possibilitassem o escoamento de matérias primas

(84) Cf. SILVA 1902, pág. 375.

para a costa e, no sentido inverso, a deslocação de produtos e de homens para o interior⁸⁵.

O problema dos transportes dá-nos uma nova achega sobre as etapas de um processo que se arrasta até ao último quartel do século XIX, conhece na última década uma fase de transição, mas só no século XX regista, realmente, um desenvolvimento assinalável.

Ao estudarmos o problema dos transportes na secção a seguir veremos de que maneira se consolidam, ou confirmam mesmo, algumas das hipóteses já evocadas.

(85) A condição prévia e, poderíamos mesmo dizer, sine qua non dessa ocupação é, bem entendido, o domínio militar e, conseqüentemente (já que não se adoptou um sistema como o "indirect rule" inglês), o povoamento com colonos. Sobre as campanhas militares em Angola, importante mas saindo dos limites deste trabalho, permitimo-nos reenviar para a obra minuciosa e fundamental de René Pélissier. Para compreender o alcance deste problema e quão tardio foi o controle real, basta lembrar que em 1907 as mercadorias que embarcavam no porto de Ambriz vindas do leste do Congo, do Encoge e dos Dembos, eram interceptadas pelas populações africanas, que tributavam "pesadamente as caravanas comerciais em trânsito". P. Couceiro escreve que "esses parasitas relapsos nem simples deferências prestavam à nossa autoridade e, antes pelo contrário, era esta que lhes pedia licença, pagando com presentes até o próprio passe entre Ambriz e Loanda" (Cf. COUCEIRO 1910, pág. 63). Hélio Felgas nota igualmente que "até perto do final do século XIX as casas comerciais estabelecidas no Congo pagavam impostos aos chefes indígenas" (Cf. FELGAS 1958, pág. 133).

1.6. Dos produtos aos transportes

Para analisarmos a questão dos transportes em Angola no quadro da penetração da economia capitalista e da integração colonial, distinguiremos três áreas: o transporte por carregadores, o caminho de ferro e a marinha mercante.

1.6.1. Os carregadores

Nenhuma agricultura de relevo era possível sem transportes adequados que fizessem circular os produtos entre o sertão e os mercados do litoral. É certo que em 1876 o Banco Nacional Ultramarino obteve a concessão de uma empresa de navegação no rio Quanza⁸⁶ e, só em 1879, os seus vapores "fizeram 72 viagens, transportando cerca de 1 000 passageiros e 128 193 sacas, barricas, caixas, gamelas, etc., com café, borracha, coco-note, "ginguba" (amendoim) e muitos outros géneros"⁸⁷. Era contudo um transporte muitas vezes aleatório (o rio nem sempre era navegável por causa das secas, em particular no cacimbo) e circunscrito a uma zona limitada.

Até praticamente à última década do século XIX (mas estendendo-se pelo primeiro quartel do século XX) o principal sistema de transporte era o "serviço de carregadores" e, complemen-

(86) Decreto de 18 de Outubro de 1876, publicado no Diário do Governo nº 244 de 28 de Outubro de 1876.

(87) Banco Nacional Ultramarino 1890, pág. 580.

tarmente, nas zonas de Moçâmedes e de Benguela, os carros boers (pesados carros puxados por uma dezena de juntas de bois).

No século passado vigoravam dois regimes⁸⁸ para os transportes de carregadores: o de Benguela e o de Luanda.

No de Benguela estava em vigor o regimento de 1796, que se generalizou depois ao Ambriz, Bembe e Duque de Bragança, segundo o qual os comerciantes não podiam "tirar" os carregadores aos Sobas, mas apenas alugá-los. Isto para tentar evitar a continuação de abusos que chegaram a despovoar essas regiões.

No regime de Luanda, aplicado também ao Golungo Alto, Pungo Andongo e Cassange, os africanos chamados "livres" eram obrigados a levar às costas as cargas de fazendas dos comerciantes de um ponto ao outro do território.

No primeiro caso os carregadores podiam esperar receber (pelo menos teoricamente) um modesto salário de 50 a 60 réis diários, segundo Cayolla⁸⁹, e nessas regiões a população mantinha-se relativamente numerosa. No segundo caso todavia (Luanda e outras localidades com o mesmo regime), onde se applicava directamente a modalidade daquilo a que se pode chamar com propriedade trabalho forçado, a população era por assim dizer flutuante. No século XVIII chegou mesmo a refugiar-se em massa nas terras mais inacessíveis do interior, como o testemunhou em 1767 o governador Francisco Sousa Coutinho.

(88) CAYOLLA 1913, II, pág. 81.

(89) Ibd. Notem-se a título de comparação, ainda que grosseira, alguns preços no mercado de Luanda em 1852: Aguardente do Rio a 140\$000 réis a pipa; algodões a 3\$500 réis a peça; manteiga a 1\$000 réis o quilo; um barril de farinha de trigo: 140\$000 réis. Cf. Boletim Oficial 1852. Mais tarde, em 1883, o jornal A Verdade vendia-se em Luanda a 120 réis e os anúncios custavam 40 réis a linha.

Se é árduo distinguir entre as proclamações oficiais (teóricas) e a sua real aplicação no terreno, não é por vezes menos difícil separar e clarificar questões que se entrecruzam e se misturam frequentemente, quando não são mesmo facetas poliformes de um único fenómeno. A escravatura e o serviço obrigatório dos carregadores seguem um processo paralelo (etapas de liberalização oficial) ou confundem-se por vezes (escravos utilizados como carregadores ou carregadores "livres" transformados em escravos e vendidos uma vez chegados ao destino com a mercadoria do colono⁹⁰).

Também aqui se podem pôr em evidência lutas de interesses, conflitos entre o Liberalismo no poder em Portugal, cujo principal representante foi o Marquês de Sá da Bandeira, e o capital colonial. Por exemplo, a abolição (oficial) do tráfico de escravos em 1836 por Sá da Bandeira atingia a economia escravagista nos seus próprios alicerces. Para o sector dominante da burguesia colonial, directamente interessada no sistema, o escravo era uma mercadoria e só eventual e secundariamente um meio de produção. Era justamente essa relação de prioridades que o Liberalismo queria inverter.

(90) Quando estudarmos a questão do trabalho na 2ª parte, veremos que o problema da escravatura se põe em pleno século XX, julgado correntemente nos tribunais de Luanda nas vésperas da implantação da República.

Como já tivemos ocasião de referir, os interesses coloniais eram tão poderosos (contanto mesmo com apoios incondicionais nos meios religiosos⁹¹ sem falar sequer de amplos sectores da burguesia metropolitana) que, não raro, os próprios governadores das colónias, submetidos a pressões locais (ou pura e simplesmente corrompidos) acabavam por interpretar "o sentir dessas Províncias (e pretendiam) fazer recuar o Governo afirmando que o decreto ditatorial os lançaria na mais negra das misérias"⁹².

Note-se que se aboliu o tráfico e não a escravidão, como já o sublinharam oportunamente vários autores e ultimamente ainda José Capela e Valentim Alexandre. Com a política liberal assistimos, não a radicais medidas exclusivamente humanistas (como determinados discursos ideológicos nos querem, ainda hoje, fazer crer), mas a fases de transição/adaptação resultantes de relações de forças sociais e equilíbrios de conveniências económicas. Por exemplo, só vinte anos depois, em 1856, Sá da Bandeira publicou o decreto em que determinava que os filhos de escravos nasceriam livres mas ficava reservado aos Senhores o direito aos seus serviços até à idade de 20 anos. Medida cuja prudência é

(91) Em meados do século XVII os Jesuítas faziam, segundo Andrade Corvo, comércio em Luanda "sendo o mais rendoso ramo deste o dos escravos que mandavam para a América". Cf. CORVO 1883, I, pág. 196. Contudo, entre todas as ordens religiosas, os missionários Capuchinhos singularizaram-se por uma acção em defesa dos Africanos. Por exemplo, na famosa batalha do Ambuíla de 1665 eles chegaram a lutar de armas na mão ao lado do rei do Congo contra o exército colonial. Cf. FELGAS 1958, pp. 83-85.

(92) CAYOLLA 1913, II, pág. 84.

confirmada pelo decreto de 1858 que se propõe abolir a escravidão completamente 20 anos depois a contar dessa data. Quer dizer que se admitia explicitamente que a escravatura só desapareceria oficialmente em 1878 (acabou por ser abolida mais cedo, em 1869)⁹³. Mesmo assim, os escravos passavam à categoria transitória de libertos antes de chegarem à de serviçais sob a tutela das Curadorias (na 2ª parte, ao estudarmos o problema da mão-de-obra, abordaremos o assunto com mais detalhe). Como dizia um ex-governador de Moçâmedes, Ferreira d'Almeida:

"O preto mudara o nome de escravo em liberto e depois no de serviçal, para continuar sempre na condição de escravo!"⁹⁴.

Todas essas adaptações provisórias, essas meias medidas hesitantes como as classificou um autor, demasiado lentas⁹⁵, destinavam-se evidentemente a dar tempo aos proprietários de escravos

(93) "O regime de escravidão é insustentável e improdutivo; o regime, porém, do trabalho, mesmo forçado, dando ao serviçal as vantagens e os benefícios correspondentes faz, sem dúvida, do indígena boçal o trabalhador livre..." Cf. ALMEIDA 1880, p. 15.

(94) ALMEIDA 1880, pág. 30.

(95) "Quando em 1912 cheguei a Angola para tomar conta do Governo (...) encontrei rastros de escravatura a perturbar, mais pela sua existência, admissão oficial e concordância particular do que pelo seu valor económico, a vida de Angola". Cf. MATOS 1953, pág. 107. Ou ainda: "A escravatura que, reduzida e disfarçada, é certo, se conservou em Angola até há poucos anos, foram os primeiros governadores da República que deram o golpe final". Cf. MATOS 1944, II, pág. 30. (Veremos na 2ª parte que, mesmo assim, este optimismo ainda era bem excessivo...).

para se adaptarem às novas condições de produção mercantil.

Também até meados do século XIX os carregadores eram recrutados à força: o afastamento das famílias e as enormes taxas de mortalidade (doenças, má alimentação, esgotamento, maus tratos) tiveram consequências demográficas desastrosas para as populações e mesmo alarmantes para a viabilidade do próprio sistema de reprodução colonial. O corte com a tribo ou a etnia foi, além disso, um poderoso factor de desenraizamento para os indivíduos e de destruturação para os grupos⁹⁶. Muitas vezes populações inteiras abandonavam as regiões mais atingidas pelo recrutamento forçado, ou desencadeavam guerras que punham as autoridades portuguesas nas maiores dificuldades⁹⁷. Em tais condições, nenhuma ocupação administrativa, nenhum "desenvolvimento" económico seria possível sem remediar a situações como estas. Durante

(96) Observe-se que o carregador, para além de meio primitivo de circulação do capital, ao levar, voluntariamente ou não, a todos os recantos do país a mercadoria (símbolo de determinados valores exógenos à cosmogonia tradicional africana, note-se) foi um "agente" de modelos de referência exteriores e, por conseguinte, veículo indirecto (e mesmo directo) de lentas transformações sociais nas economias domésticas. Esta questão foi analisada em detalhe por Alfredo Margarido: "A extensão da penetração portuguesa (...) não pode ser medida a partir da presença dos portugueses, brancos, mestiços ou negros. Esta penetração opera-se igualmente, e mesmo essencialmente, a partir das mercadorias e dos bens circulando nos redes comerciais criadas pelos africanos ou impostas pelos europeus (...). Essas mercadorias, espalhando-se pelas rotas comerciais do interior, são portadoras de valores europeus e agem de um modo ou doutro como agente de modificações". Cf. MARGARIDO 1978.

(97) Incluindo mesmo vários desastres militares para as forças coloniais portuguesas. Vd. por exemplo: PELISSIER 1969, 1978a, 1978b, 1978c.

muito tempo colonos e autoridades tinham agido como se a população africana fosse um reservatório inesgotável, embora nas instruções dadas ao governador Tristão da Cunha já em 1666, se proibisse "o serviço gratuito prestado aos feirantes pelos carregadores, porque este conduz um grande número de africanos a refugiar-se nos sobados independentes"⁹⁸. Alfredo Margarido demonstra que pelo menos uma parte da Alta Administração de Lisboa estava, desde relativamente cedo, consciente dos problemas a que a gravidade da situação conduziria mais cedo ou mais tarde: "Esse documento enuncia uma série de relações de causa a efeito: comércio/recrutamento de carregadores/deserção/despovoamento. Este torna-se tão considerável que a burocracia portuguesa tenta pôr-lhe fim"⁹⁹. No século XIX a crise demográfica (e conseqüentemente, numa fase posterior principalmente, de mão-de-obra) é certamente um dos elementos preponderantes nas medidas tomadas (a maior parte das vezes sem efeito prático, pelo menos imediato) pela Administração portuguesa contra o tráfico, as diversas formas de escravidão que subsistiam, o serviço forçado de carregadores, etc.

Mas, mesmo sob a forma de "contrato voluntário" os resultados eram reconhecidamente negativos. Os liberais da Administração lisboeta viram bem que o "serviço forçado" constituía um desperdício em força de trabalho disponível, mas a solução escolhida (liberdade de contrato voluntário entre o carregador e o fuzante) era também um paliativo precário. A todos os inconvenientes

(98) MARGARIDO 1978

(99) MARGARIDO 1978

já atrás referidos acrescentavam-se, para o capital local ligado ao import-export do litoral, dois outros: por um lado o custo do transporte das mercadorias tornava-se cada vez mais caro; por outro, os carregadores voluntários tinham frequentemente a possibilidade (nos fins do século XIX, princípios do século XX) de impor as suas próprias condições e ritmo de trabalho:

"Quando em 1906 o governador Eduardo Costa foi visitar o distrito da Huíla, chegou a ameaçar com a demissão os chefes de Lubango e Chibia se não lhe arranjassem carregadores para o seu transporte. Pois não os conseguiu e foi necessário que o Comendador Almeida lhe cedesse o seu carro de mato para fazer a sua viagem!"¹⁰⁰.

Relendo os relatórios de Serpa Pinto ou de Capelo e Ivens, dos finais do século passado, podemos constatar igualmente as dificuldades que por vezes encontraram para se assegurarem um serviço de carregadores voluntários minimamente operacional.

Referindo-se à Portaria que o Visconde de Pinheiro, governador de Angola, publicara já em 1854 sobre a abolição do trabalho de carga obrigatória no sertão, um autor luandense que não leu certamente Marshall Sahlins nem mesmo Paul Lafargue, pretenderá mais tarde que tal medida foi

"mal compreendida entre os povos nativos - para os quais a falta de obrigatoriedade do trabalho de carga justificava a recusa terminante do transporte dos produtos do interior, pois não sentiam qualquer propensão para o trabalho voluntário - causava graves transtornos ao comércio visto que, naqueles tempos, por falta de estradas, o tráfego das mercadorias só poderia ser efectuado às costas dos carregadores"¹⁰¹.

(100) ALMEIDA 1946, pág. 146

(101) SANTOS 1967, pág. 25.

É evidente que o problema residia menos numa (vaga) "falta de compreensão"¹⁰² do que em factores económicos e sociológicos relativamente precisos. Tudo leva a crer que a dita Portaria do Visconde de Pinheiro tenha ficado, como tantas outras, no papel, pois em 1883, Andrade Corvo evidenciava que:

"a falta de estradas punha estorvos à realização do pensamento civilizado (...) e, ainda hoje - abolidas em parte as violências que levavam os negros a ser meros animais de carga - continuam a fazer-se os transportes de mercadorias do interior à cabeça dos negros, brutalizados e sacrificados (...). Calculam-se em 100 000 carregadores os que por ano passam o Lucala para conduzir mercadorias ao Quanza. Este número basta para se avaliar o que há de bárbaro e de pernicioso no sistema dos carregadores e a impossibilidade de realizar a transformação económica de Angola, a não começar pela construção de vias de comunicação que facilitem e tornem económicos os transportes"¹⁰³.

(102) É interessante notar a perseverança com que praticamente todos os autores do século XIX (e quase toda a antropologia oficial portuguesa do século XX) projectam nos povos colonizados a sua própria incapacidade em apreender os mecanismos sociológicos que instrumentalizam e de que são eles próprios instrumentalizados...

(103) CORVO 1883, I, pp. 200-201.

Andrade Corvo calcula que cada homem transporta em média uma carga de 45 quilos, o que nos parece excessivo, sobretudo no regime de "voluntariado" dos finais do século. A estimativa de Alfredo Margarido afigura-se-nos mais realista: "No que diz respeito ao cálculo do peso das cargas, devemos reter o peso médio de 25 quilos. Alguns autores pretenderam frequentemente impôr pesos mais importantes, indo até 80 libras, ou seja 40 quilos, mas os carregadores africanos só aceitavam transportar cargas de 40 a 50 libras, quer dizer de 20 a 25 quilos" (Cf. MARGARIDO 1978).

Nessa ordem de ideias teríamos de falar em 200 000 carregadores e não em apenas 100 000 para a mesma carga total, como pretendia Andrade Corvo.

Um terceiro autor, relatando uma viagem de exploração efectuada no sul de Angola em 1910, confirma a tese de A. Margarido: "A carga dos pretos era de 30 kg por homem; 15 pretos levavam a comida, 15 os barris de água doce...". Cf. MACHADO 1923, p. 73.

Por essa época vários autores enumeravam as "causas do atraso" de Angola e que seriam:

- 1 - Continuação do trabalho servil
- 2 - Falta de capitais
- 3 - Falta de vias de comunicação
- 4 - Insuficiente emigração para Angola de europeus laboriosos¹⁰⁴
- 5 - Continuada introdução em Angola de criminosos condenados a degredo¹⁰⁵.

Findo o tráfico da escravatura, ameaçados os "direitos" coloniais portugueses em Angola pela Alemanha e Inglaterra no fim do século, os transportes "tradicionais" (carregadores) revelavam-se um sistema obsoleto e caro, absolutamente inadequado para responder às novas necessidades de reconversão da economia. Em 1879 o agente do Banco Nacional Ultramarino no Cazengo queixa-se ao Banco que:

"não pode haver carregadores para tudo e, ainda havendo-os, o baixo preço do café nos mercados europeus não pode suportar tão dispendiosa condução. Só o caminho de ferro, partindo desde concelho ou do Golungo Alto até ao Quanza dará vazão, em condições regulares, à enorme produção desta Província"¹⁰⁶.

(104) "Quem emigra é pobre, pobríssimo. A sua única riqueza é o seu trabalho, o seu capital único a actividade pessoal. Precisa de salários, não de terras virgens. Precisa de empresários, não de trabalhadores. Onde dirigirá a sua derrota? A Angola? Mas o que irá fazer ali? Que indústria há naquela região? Que actividades já em movimento? (...) A mãe pátria dá terrenos aos emigrantes. Mas de que servem terrenos sem capitais?". Cf. SEIXAS 1881, pp. 23-24.

(105) MOREIRA 1954 (A análise mais completa desta questão).

(106) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 520.

O caminho de ferro vai surgir portanto como o instrumento ideal dessa viragem na colonização de Angola.

1.6.2. O Caminho de Ferro no século XIX

A primeira tentativa conhecida de criação de uma Companhia de Caminho de Ferro em Angola data de 1862. Pretende-se ligar Luanda a Culumbo, na margem direita do rio Quanza. Os autores do projecto são colonos estabelecidos em Angola, alguns dos quais homens de negócios

"ao mesmo tempo fazendeiros no sertão, proprietários de extensos arimos plantados de café, de palmar, de cana de açúcar, de mandioca, donde, vergados sob a carga, em longas filas, partiam bandos de carregadores a caminho de Luanda"¹⁰⁷.

Entre esses nomes, "esses pequenos réis do comércio de Luanda" (SANTOS 1967), contava-se o antigo degredado Arsénio Pompeo de Carpo, o americano (?) Schut, bem como Silvano Francisco Luiz Pereira, Eduardo Germak Possolo, etc.

A menção destes nomes parece estabelecer uma relação nos projectos de construção de uma linha férrea, entre as mais

(107) Cf. SANTOS 1967.

importantes forças do capital comercial de Angola, que dispunha de propriedades agrícolas no interior e necessitava absolutamente de escoar os seus produtos para a costa, e certos sectores financeiros metropolitanos eventualmente interessados nesse investimento. No seu relatório de 1887, o B.N.U. observa que a construção do Caminho de Ferro do Ambaca concorrerá "não só para garantir os capitais ali empregados pelo Banco, mas também para lhe alargar o campo de operações de que resultarão maiores lucros". O B.N.U. refere-se evidentemente à valorização especulativa das suas propriedades agrícolas e das que lhe estão hipotecadas (de que ele conta apoderar-se, como acontecerá efectivamente), que se encontram ao longo do traçado da linha.

Mas na verdade não foi dado seguimento a esta iniciativa dos capitais coloniais. Em 1874 publicou-se, é certo, um decreto aprovando um contrato entre o Governo de Lisboa e várias entidades constituídas em Sociedade para a construção e exploração de uma linha férrea entre Luanda e Ambaca. E nesta lista ainda se encontram alguns nomes de comerciantes de Luanda. Contudo a "falta de capitais" (?) parece ter estado na base de mais este fracasso.

Parece-nos mais verosímil a hipótese segundo a qual a Administração de Lisboa não teria querido deixar a iniciativa, e eventualmente a direcção de uma tal empresa, nas mãos da burguesia colonial, temendo, por exemplo, futuras "veleidades" separatistas (que não seriam inéditas aliás).

Só em 1885 foi aberto, finalmente, concurso para a construção do referido Caminho de Ferro. Em 1886 era lavrado o contrato

que criava a Companhia Real dos Caminhos de Ferro através de África, mais tarde conhecida apenas por Companhia do Caminho de Ferro do Ambaca¹⁰⁸.

A penetração do caminho de ferro é, em geral, um bom indicador da formação do mercado interno. O facto de, até ao fim do século XIX, não se terem construído e explorado mais de 364 quilómetros, quer dizer, praticamente até ao limite apenas da região cafeeícolá, confirma, pelo menos em parte, a nossa observação sobre a tardia penetração da economia de mercado e dá-nos, ao mesmo tempo, uma relativamente boa imagem dos obstáculos a esse processo na última década oitocentista.

Os trabalhos de construção começaram¹⁰⁹ em Outubro de 1886. Dois anos depois, exactamente em Outubro de 1888, foi inaugurado o primeiro troço de 45 quilómetros, de Luanda à Funda, na região do Bengo. A lentidão dos trabalhos é patente: 22,5 kms por ano para o primeiro troço. Foram precisos mais 11 anos para a via férrea chegar, em 1899, ao Lucala, atingindo então uma extensão de 364 quilómetros, marcha tanto mais lenta se a compararmos com

(108) Não dispomos de elementos sobre os accionistas da Companhia do Ambaca. Sabemos contudo que a Companhia recorreu ao mercado de Londres para a emissão de obrigações, comprometendo-se a passar a linha para as mãos dos trusts ingleses se alguma vez o coupon deixasse de ser pago. O que obrigou a uma intervenção constante dos sucessivos governos para evitar que tal acontecesse. Quanto às acções propriamente ditas, é de crer que o capital colonial não tenha conseguido uma participação importante (afastado?). De qualquer modo é certo que a iniciativa não lhe pertenceu nesta associação entre o capital português e inglês.

(109) Vd. GALVÃO 1936 e ALMEIDA 1979, II, pág. 247.

a do Caminho de Ferro de Benguela cujo primeiro troço (1903-08) foi construído ao ritmo de 39 quilómetros por ano e o último (1925-28) se assentou graças a uma série de investimentos induzidos (crescimento da produção mineira no Katanga, "pacifioação" já realizada e conseqüente expansão comercial, estradas, algum povoamento) à cadência de 230 quilómetros anuais¹¹⁰.

A lentidão com que se assentou a linha do Caminho de Ferro do Ambaca, aliada à péssima qualidade da construção, são reveladoras da política essencialmente especulativa que norteava o capital financeiro privado da Metrópole: tratava-se de usufruir o mais tempo possível de uma renda de situação. Com efeito:

"Em parte pelas obrigações assumidas, mas também porque a importância sobre a qual recaía a garantia de juro era superior ao custo de construção por quilómetro nas planícies da orla litoral, o caminho de ferro serpenteou entre os rios Bengo e Quanza, com passagem pelos mais ínfimos núcleos de povoamento, e só em 1902, quando já se encontravam há muito desfeitos os nossos sonhos "côr de rosa" e não havia mais possibilidade de o levar "através de África" é que atingiu o Ambaca"¹¹¹.

Escoando para o maior centro urbano e porto de mar de Angola as mercadorias do interior, e levando para o sertão as fazendas desembarcadas no litoral, o Caminho de Ferro do Ambaca favoreceu, apesar de tudo, a exportação, e foi um auxiliar da

(110) CASTRO 1966

(111) Cf. SANTOS 1945, pág. 191.

expansão do capital comercial e agrícola (vd. Quadro nº 2).

QUADRO Nº 2

MOVIMENTO DO CAMINHO DE FERRO DO AMBACA		
DATAS	PASSAGEIROS (unidades)	MERCADORIAS (toneladas)
1889	23 974	1 553
1890	28 596	2 964
1	49 508	6 462
2	57 267	7 786
3	58 456	11 178
4	52 900	12 955
5	54 866	14 736
6	54 845	15 345
7	34 871	13 616
8	22 892	14 898
1899	23 896	12 333

FONTE: CASTRO 1966.

Assim, em 10 anos o Caminho de Ferro do Ambaca transportou 462 071 passageiros, ou seja pouco mais de 46 000 por ano. É pena não dispormos da distribuição dos passageiros por categorias durante alguns anos. Sabemos contudo qual foi essa distribuição durante o primeiro mês de exploração (Novembro de 1888). Embora constitua uma amostragem excessivamente pequena para pretender ser estatisticamente significativa, ela parece-nos apesar disso interessante de referir.

Durante o mês de Novembro de 1888 o rendimento total auferido pela Companhia foi de 1 237\$540 réis (passageiros e mercadoria). Os 2 535 passageiros contribuíram com 1 086\$430 réis, repartidos do modo seguinte: 261 passageiros em 1ª classe (278\$080 réis); 323 em 2ª classe (275\$000 réis); e 1 951 em 3ª classe (551\$350 réis). Ou seja, em números redondos: 10 % viajaram em 1ª, 13 % em 2ª e 77 % em 3ª classe.

Parece evidente que mais de 3/4 do movimento de passageiros (os de 3ª classe) representam deslocações de mão-de-obra africana para os locais de trabalho. Por outras palavras, trata-se do transporte da mercadoria força de trabalho "alugada" pelos patrões de Luanda e de S. Tomé e Príncipe.

Se compararmos o número de passageiros transportados em 1889 com o número de 1899, constatamos que é sensivelmente o mesmo. Todavia, ao longo dos diversos anos o movimento é irregular, atingindo os máximos no período 1891-96. Esta irregularidade traduz as flutuações do mercado do trabalho e da actividade comercial em Luanda e em S. Tomé e Príncipe.

Quanto às mercadorias propriamente ditas, verifica-se que a sua circulação foi multiplicada por 8 vezes entre o primeiro ano de exploração e 1899, resultado de uma maior integração (relativa) do sertão ao mercado urbano do litoral, ou seja ao sistema de relações sociais de produção de tipo "capitalista" de que Luanda é naturalmente o fulcro.

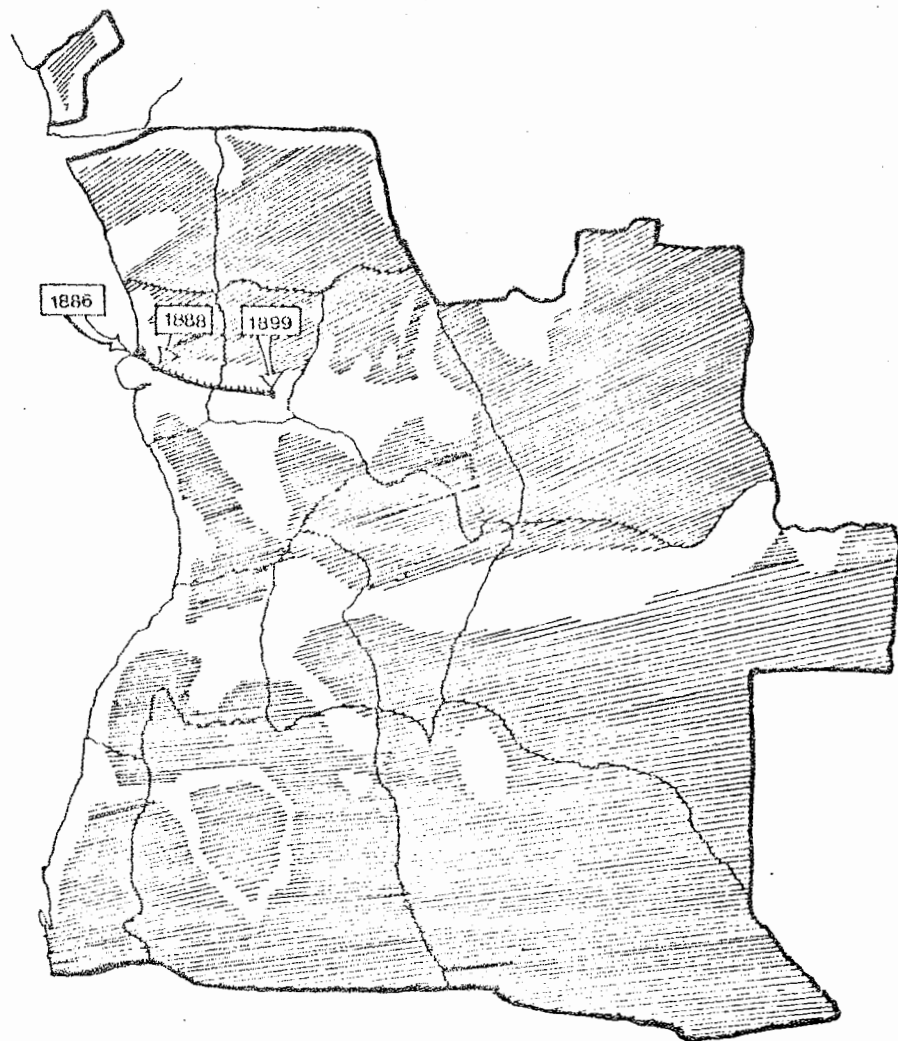
Nos 10 anos mencionados no quadro nº 2 da página 72, o Caminho de Ferro do Ambaca transportou 113 826 toneladas (mais de 11 000 toneladas por ano). Desde o começo este caminho de ferro



teve, como não podia deixar de ser, influência no rendimento alfandegário de Luanda. Em 1886, quando começaram os trabalhos de construção da linha, o rendimento daquela alfândega era de 218 contos para um movimento comercial (importação mais exportação) de 1 675 contos. Em 1895, estando já em exploração mais de 250 quilómetros de via férrea, o rendimento da alfândega atingia 645 contos para um movimento comercial de 5 234 contos¹¹². O problema não é sem importância se nos lembrarmos que em 1869-70 o rendimento das alfândegas constituía 51,6 % do total da receita pública, atingindo mesmo, em 1875-76, uns 74 %¹¹³. A aceleração da circulação de mercadorias a partir de 1892 e a promulgação, no mesmo ano, da pauta proteccionista, são fenómenos até certo ponto interdependentes e permitem talvez descortinar a articulação (que não exclui conflito como já vimos) entre o capital financeiro metropolitano (por detrás da constituição do Caminho de Ferro do Ambaca) e certas fracções das classes possedentes de Luanda e de Lisboa, que beneficiam:

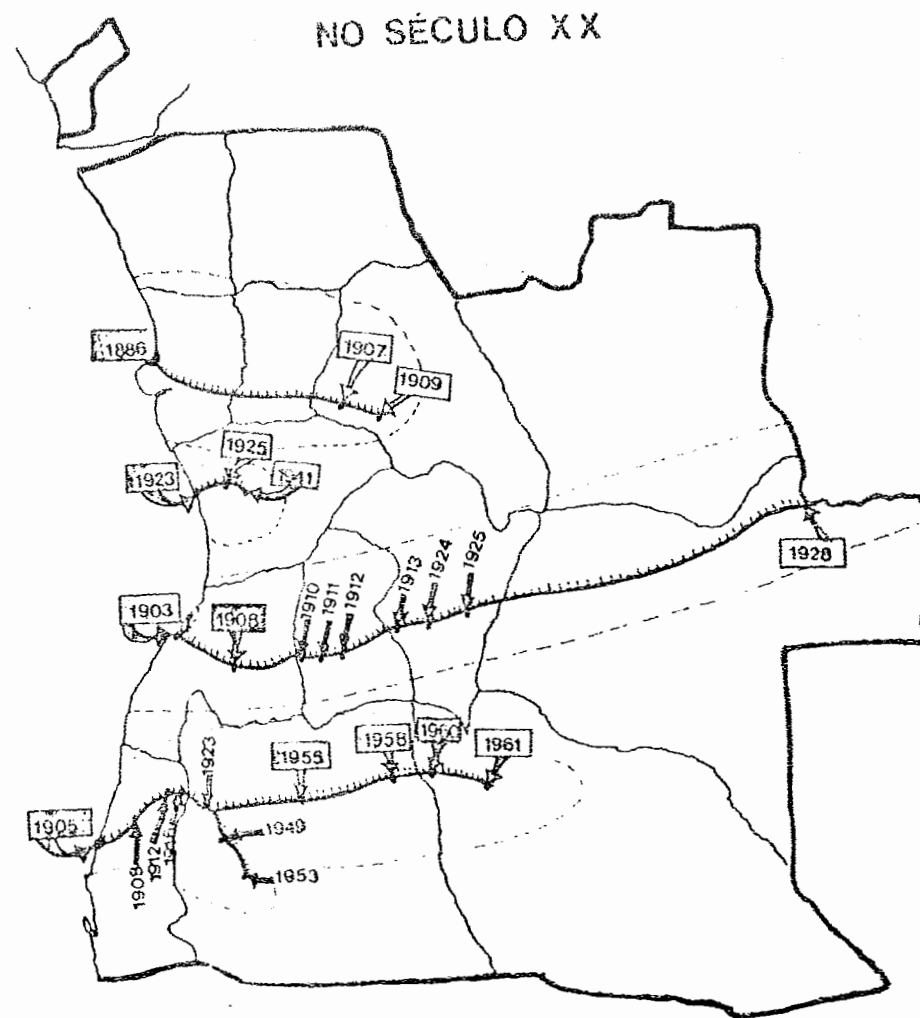
- 1º - Do melhor escoamento dos produtos das fazendas agrícolas instaladas na brecha ocupada pelas forças portuguesas (vd. mapa da página seguinte) numa faixa abrangendo parte dos modernos distritos de Luanda, Cuanza Norte e Malange;
- 2º - Da protecção dada aos produtos portugueses ou reexportados pela Metrópole (aqui é o capital colonial que fica prejudicado em benefício de Lisboa porque,



(112) Cf. Revista Portugal em África, 38, Fev. 1897, pág. 301.

(113) PERY 1875, pág. 359.



 CAMINHO DE FERRO NO SÉC. XIX
 regiões sem ocupação efectiva em 1906
 (segundo H. Galvão)



 vias férreas no séc. XX
 áreas de influência (segundo W. Marques)

(NOTA: PARA FACILITAR COMPARAÇÕES ADOPTAMOS A DIVISÃO ADMINIST. DE 1961)

após a promulgação da pauta, os produtos portugueses ficam bastante mais caros do que eram os produtos estrangeiros anteriormente à pauta).

Ao contrário portanto dos movimentos irregulares de passageiros, as mercadorias apresentam um trend ascendente sobre uma linha praticamente sem quebras. Entre o primeiro ano de exploração e o último indicado no quadro nº 2 (pág. 72), o volume das mercadorias aumentou de 694 %. Metendo o seu "esporão de ferro", no dizer de um autor, a mais de 360 kms no interior do sertão, o colonialismo dava o primeiro passo realmente decisivo para integrar na esfera da "economia de mercado" em formação, uma região cujo controle efectivo lhe escapara até aí.

Se não fosse a especulação financeira em torno do Caminho de Ferro do Ambaca (a famosa "questão do Ambaca") o movimento teria sido provavelmente muito maior. Já nos referimos antes a essa especulação citando o depoimento de Valdez dos Santos (cf. página 71). O problema merece contudo uma explicação um pouco mais detalhada.

Devido ao contrato assinado entre o Governo de Lisboa e o capital financeiro privado, o interesse da Companhia não residia essencialmente no desenvolvimento do tráfego, mas de certo modo na sua restrição, o que à primeira vista é paradoxal. De facto a Companhia recebia do Estado uma garantia de juro de 6 % sobre o montante de 19 999\$000 réis por cada quilómetro

construído¹¹⁴ e dispunha igualmente de uma verba complementar de 1 200\$000 réis por cada quilómetro explorado, ou, mais precisamente, o Estado cobria a diferença entre esse montante e as receitas de exploração que lhe fossem inferiores. Estando assim garantido, na prática, um rendimento fixo, a Companhia preocupou-se principalmente em reduzir os custos de exploração (material fixo, manutenção, pessoal, etc.) sobrecarregando especulativamente as tarifas por tonelada quilométrica. Se os accionistas e obrigacionistas receberam, na Metrópole e no estrangeiro, dividendos e lucros, os grandes colonos de Angola, ligados à agricultura (proprietários de fazendas) e ao comércio (importadores de produtos do interior), muitos dos quais na tripla qualidade de agricultores/comerciantes/exportadores, pagaram tarifas que, nalguns casos, chegaram a ser 10 vezes mais elevadas do que as do caminho de ferro do Congo Belga¹¹⁵. Vendo

(114) Alguns anos depois um economista da época escrevia: "O sistema de garantia de juro pelo governo a respeito das concessões ferroviárias (...) presta-se ao abuso do aumento excessivo das despesas e incúria das receitas pelos concessionários, o que o torna condenável, muito mais se é perpétuo ou por dilatado período de anos". Cf. VALLADAS 1902, pág. 421. Não foi só nos territórios portugueses que a garantia de juro deu azo a abusos e a conseqüentes críticas. Na Argélia do século XIX "o sistema é evidentemente defeituoso já que as Companhias não tinham muitas vezes nenhum interesse em desenvolver o seu tráfego porque este agravava automaticamente as despesas de exploração". Cf. WIENER 1929, pág. 462.

(115) Sobre este capítulo da história da economia de Angola, vd. por exemplo: GAMA 1912, COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DE ÁFRICA 1914. E também para uma visão mais crítica do problema: COUCEIRO 1910, pág. 117 e sgs.

assim agravados os custos da mercadorias, os colonos tentaram compensar esse inconveniente pagando o menos possível o trabalho "livre", quer directamente por intermédio de uma legislação laboral adequada, quer indirectamente pelo aumento dos preços dos produtos que vendiam à população local. Este elemento permite compreender melhor a persistência de práticas escravagistas ou semi-escravagistas e de formas legais de exploração do trabalho dos africanos através, por exemplo, do "Estatuto dos Serviçais" - sobre o qual nos debruçaremos na 2ª parte - , da maior parte dos "contratos", da repressão contra a "vadiagem", do trabalho forçado por falta de pagamento de impostos, etc.¹¹⁶

Na realidade, dispôr de mão-de-obra gratuita ou pelo menos muito barata, foi sempre, ao mesmo tempo, uma necessidade e um objectivo da colonização em qualquer época e país. Mas na colonização portuguesa, mercê do atrazo económico e social, essa necessidade foi particularmente exacerbada, em prejuízo das populações africanas antes de mais, mas também, em muitos casos, dos pequenos colonos pobres.

(116) "Várias leis e regulamentos, tanto gerais como especiais, têm sido decretados desde 14 de Dezembro de 1854 no sentido de evitar abusos na introdução de braços para o serviço doméstico, industrial e agrícola das Províncias do Ultramar e no tratamento dos serviçais, bem como no de instruir e educar o indígena (...). Mas, apesar disso, nem um só daqueles fins se tem conseguido. O serviçal continua a ser comprado no sertão, conduzido à curadoria, onde se lavra um contrato, que ele não entende, mas que serve para o prender legalmente ao senhor contratador, que o emprega na sua indústria continental ou o embarca para S. Tomé recebendo por ele boas libras esterlinas". Cf. NUNES 1882, pág. 91.

1.6.3. Marinha mercante

Não queremos terminar esta resenha sobre os transportes sem fazer pelo menos uma breve referência à navegação e ao seu papel na ligação entre Angola e a Metrópole.

Neste capítulo residiu igualmente uma das grandes dificuldades da colonização portuguesa.

As capacidades da marinha nacional não estavam, há muito, em conformidade com as necessidades imperialistas da Metrópole. Se voltarmos ao início do século XIX, para não irmos mais atrás¹¹⁷, constatamos que, quando a família real portuguesa embarcou para o Brasil em 29 de Novembro de 1807, acompanhavam-na mais de 15 000 pessoas das mais abastadas do reino (e os respectivos tesouros). Atrás da nau onde seguia a família real, contavam-se 4 fragatas, 4 embarcações menores e não menos de 40 dos melhores navios mercantes. "Era por assim dizer toda a marinha portuguesa. No Tejo ficaram os navios velhos incapazes de navegar e uma nau e três fragatas que estavam para fabrico"¹¹⁸. A partir daqui a decadência foi rápida.

Essa decadência deve-se também à suplantação do navio à vela pelo navio a vapor, numa primeira fase de mutação tecnológica e, numa segunda fase, à eliminação progressiva do navio a vapor de madeira pelo navio de aco, o que implicava a existência de indústrias siderúrgicas.

(117) Sobre o período anterior vd. QUINTELA (Ignácio da Costa), Annaes da Marinha Portuguesa, Lisboa, 1839.

(118) Cf. FERREIRA 1935, pág. 55.

Contudo este último ponto não fica definitivamente esclarecido se nos recordarmos que, pelo menos até ao fim do século XIX, mesmo nos países mais adiantados económica e tecnologicamente, como a Inglaterra, o número de navios à vela ainda excedia em 50 % o dos navios a vapor, embora os primeiros fossem, é verdade, de muito menor tonelagem do que os segundos. Observa-se duma maneira geral que em 1883 havia em todo o mundo 27 756 navios à vela e só 10 629 a vapor. O declínio da marinha portuguesa não se explica portanto exclusivamente por razões tecnológicas. Anselmo de Andrade atribuíra esse atraso crescente à falta de protecção oficial à marinha mercante. Efectivamente isso tinha como corolário o desinteresse dos capitais por esse sector e contrastava singularmente com a política seguida noutros países. Em França, por exemplo, "de todas as indústrias francesas há uma para a qual a necessidade de um regime proteccionista foi sempre apresentada como um verdadeiro axioma: a indústria dos transportes marítimos (...). Todos os regimes que se sucederam em França desde a Revolução (de 1789) instituíram tarifas protectoras da construção naval francesa e da armação"¹¹⁹.

Em 1864 Portugal possuía 582 navios nacionais registados. Em 1879 esse número tinha descido para 567 navios, sendo 64 a vapor, ao todo com 127 000 toneladas de arqueação. Com tonelagem superior a 100 só havia 178 navios, sendo 44 a vapor e 134 à vela. Com mais de 700 toneladas havia apenas 41 navios dos quais 26 a vapor¹²⁰. Esse declínio correspondia também ao declínio

(119) PLESSIX 1903.

(120) VALLADAS 1902, pág. 424.

dos estaleiros navais. No fim do século só se encontravam dois estaleiros em Esposende, um em Vila Nova de Gaia, um em Vila do Conde e um em Aveiro, excluindo naturalmente os pequenos estaleiros ao longo da costa marítima, de fraca importância económica.

Oliveira Martins ao fazer, em 1885, um balanço sombrio da marinha, pensava que

"será economicamente perdido tudo o que se fizer em benefício das colónias rudimentares, se antes se não restaurar a marinha mercante nacional"¹²¹.

A situação posterior não melhorou muito, apesar do Congresso Marítimo do Porto em 1890, onde se exigia a rápida reconstituição da frota portuguesa (sugerindo-se várias medidas fiscais) e a campanha da Comissão Permanente da Defesa da Marinha Portuguesa em 1895 que obteve alguns pequenos resultados¹²².

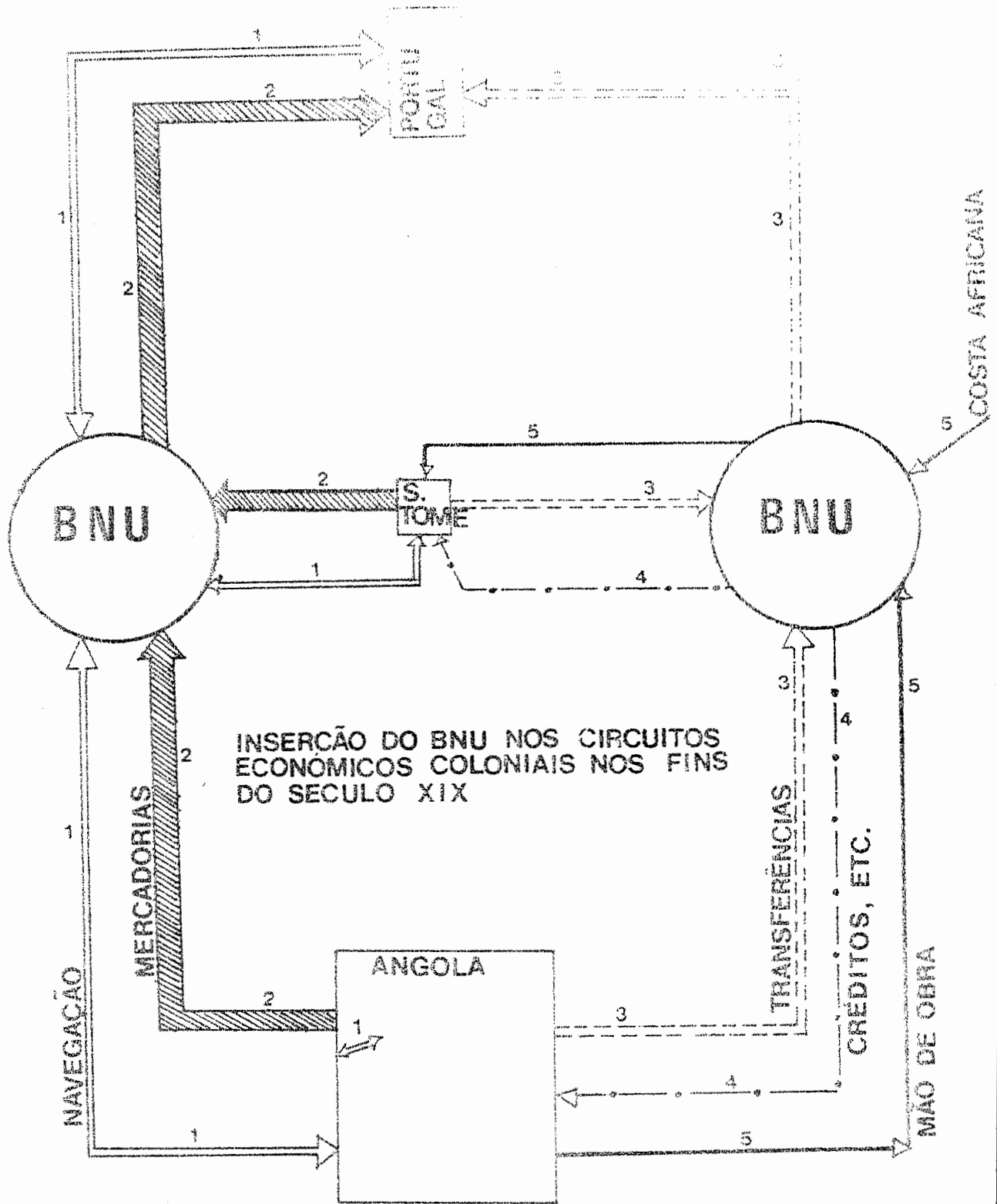
Em 1900 a capacidade de transporte não era brilhante na marinha nacional. Se a frase célebre de Oliveira Martins ("sem marinha não há colónias") foi talvez demasiado definitiva, não oferece dúvidas que o atraso relativo da colonização portuguesa teve aí um dos seus factores explicativos.

(121) MARTINS 1954, pág. 241

(122) Vd. PEREIRA (Armando Gonçalves), A Economia do Mar, Lisboa, 1932, pág. 404.

Os transportes constituiram, como sublinhámos, um aspecto e uma peça fundamental do mecanismo da colonização portuguesa. O seu estudo mereceria aliás um amplo e aprofundado desenvolvimento que não cabe porém neste trabalho.

Na secção seguinte abordaremos o capital financeiro, última variável examinada nesta 1ª parte preliminar. A sua "desmontagem", através da leitura da acção do Banco Nacional Ultramarino no século XIX, a partir do bloco Angola/S. Tomé e Príncipe, tenta completar e clarificar um quadro onde se desenha com algum vigor, a nosso vêr, o processo de subordinação do capital colonial ao capital metropolitano.



- 1 NAVEGAÇÃO E TRANSPORTES (participação na Cª de Navegação Lusitânia, concessão da Cª do Quana)
- 2 MERCADORIAS A CONSIGNAÇÃO das colónias para a Metrópole
- 3 TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL (saques s/ Metrópole e estrangeiro, etc.)
- 4 Criação de moeda, créditos à agricultura e comércio, crédito predial, empréstimos sobre hipotecas e penhores
- 5 Angariação de mão-de-obra: servilais, contratados e/ou escravos (da costa de África e de Angola) para S. Tomé a partir de, pelo menos, 1875.

1.7. A penetração do capital financeiro em Angola

O Banco Nacional Ultramarino, fundado em 1864, entra na categoria dos Bancos Coloniais que apareceram com a abolição oficial da escravatura. Esses bancos não se limitavam, como o pôs em relevo Bento Carqueja¹²³ às operações ordinárias de desconto e de depósito. Eram igualmente estabelecimentos de crédito agrícola emprestando sobre as colheitas pendentes, e bancos de emissão e de circulação. Em geral, nos diferentes países onde foram criados, beneficiavam de privilégios excepcionais e eram investidos de atribuições particulares.

Os Bancos Coloniais tinham, como se disse, a faculdade de emitir notas, não sob a forma de "liberdade de emissão" (banking principle), mas na modalidade de "regulamento de emissão" (currency principle). Em geral eram-lhes impostas duas obrigações:

- 1º - A importância das notas não podia exceder o triplo da existência metálica (ouro).
- 2º - A importância acumulada das notas em circulação das contas correntes e das outras dívidas do banco não podia exceder o triplo do capital social¹²⁴.

As circunstâncias da criação deste banco colonial que foi o Banco Nacional Ultramarino, os privilégios de que beneficiou

(123) CARQUEJA 1900, pág. 307

(124) *Ibd.*, pág. 308.

e os resultados da sua actividade, merecem atenção pois constituem elementos de relevo para a compreensão de uma problemática global que ultrapassa o caso específico do B.N.U.

A apreciação objectiva da acção deste Banco em Angola não é propriamente uma tarefa simples se atendermos apenas aos relatórios desta instituição. Razão tinha Bento Carqueja quando em 1900 se queixava que "só nos últimos anos a escrituração do Banco é suficientemente minuciosa e clara"¹²⁵, forma moderada de se referir à oratória grandiloquente que, demasiadas vezes, substitua a informação e a análise, quando não ocultava os factos. Porém, examinando atentamente os relatórios a partir de 1865 e cotejando-os com outros dados fidedignos, é possível circunscrever pelo menos a orientação mestra e os principais resultados da sua actividade em Angola e mesmo, nalguns aspectos que nos interessam particularmente (mão-de-obra africana), em S. Tomé e Príncipe. É o que vamos tentar nesta secção.

. . .

Sobre os accionistas do Banco Nacional Ultramarino pouco sabemos em concreto. No seu relatório de 1880 o Banco refere-se ao assunto (nos relatórios posteriores, no século XX, apresen-

(125) CARQUEJA 1900, pág. 312.

tará já algumas listas nominativas) e fornece apenas os seguintes dados:

- 1 014 accionistas nominativos (incluindo 404 de menos de 10 acções) onde se incluem:
 - 200 senhoras, bastantes viúvas e orfãos
 - 68 menores tutelados
 - 16 Hospitais, Misericórdias, Asilos e Institutos de Beneficência.
- 9 406 accionistas ao portador.

Ao todo portanto: 10 420 accionistas. Mas ignora-se tudo daqueles que possuem 90 % das acções. Embora o B.N.U. conclua no seu relatório que o capital do Banco representa:

"o depósito das economias do trabalho, colhidas em largo labutar de mais de uma geração, o pecúlio do pobre, e finalmente a dotação do arrimo da velhice, do abrigo da desgraça e do sofrimento, pecúlio confiado à guarda duma instituição de crédito, à qual corre hoje mais que nunca o rigoroso dever de vindicar e defender legalmente tão sagrado depósito"¹²⁶,

apesar de toda esta "argumentação", é de presumir que os grandes portadores de acções pertencessem sobretudo à grande burguesia mercantil e agrária de Lisboa.

Na origem da fundação do B.N.U. estão os irmãos Chamiço: Francisco Oliveira Chamiço, fundador e primeiro governador do Banco, gerente de uma grande firma comercial (familiar), foi Secretário da Associação Comercial de Lisboa e cooperou na fundação de duas companhias de seguros. O irmão, Fortunato de Oliveira Chamiço, fundara a casa Fortunato Chamiço Júnior & Cª que veio a ser mais tarde o Banco Totta, e fez parte do primeiro

Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses¹²⁷.

Sem querer de modo algum fazer o historial do Banco, não é talvez inútil relembrar que havia relações familiares entre Chamiço e o ministro José da Silva Mendes Leal, Ministro da Marinha e do Ultramar:

"Entre os dois homens havia relações familiares que os deviam ter aproximado. Uma sobrinha de Chamiço era concunhada do Ministro"¹²⁸.

Como é evidente, este facto mereceu interpretações controversas que não tem interesse discutir aqui. O que é certo é que a acção do Ministro foi "determinante no acontecimento" da fundação do Banco Nacional Ultramarino.

Apesar da estranheza de muitos sectores da opinião e das críticas generalizadas da imprensa, não foi aberto concurso público: o Banco foi criado por proposta do Governo¹²⁹. Os privilégios muito importantes de que beneficiava por um período de

(127) Vd. CAMARA 1968 onde é consagrado um capítulo aos irmãos Chamiço. E igualmente: SILVA 1964 e PAIXÃO 1964.

(128) Cf. SILVA 1964, pág. 8

(129) Porque não se abriu concurso para a fundação do Banco? Responde Mendes Leal: "Porque a bondade do princípio, excelente em si, não pode sempre aplicar-se. Na hipótese seria arriscadíssimo: qualquer proposta mirífica ou aventureira, ou mal intencionada poderia comprometer, travando politicamente a resolução urgente e acertada do problema". Citado in SILVA 1964, pág. 20.

15 anos eventualmente renováveis eram, segundo o artigo 5º da Carta de Lei de 16 de Maio de 1864:

- O exclusivo da fundação e administração de instituições bancárias nas Províncias Ultramarinas, excepto Macau;
 - Uma subvenção de 30 contos anuais¹³⁰;
 - Isenção de contribuições e impostos de qualquer natureza;
 - Possibilidades de efectuar nas Colónias "todas as operações próprias dos bancos de circulação, bem como o de crédito e agrícola"
- Etc.

Praticamente a única limitação imposta pelo Estado em troca de todos os privilégios do Banco consistiu em fixar o máximo de juro em 8 % para as operações de crédito predial e em 12 % para todas as outras operações.

Situando o Banco Nacional Ultramarino na constelação social portuguesa, sobressaem de imediato várias interrelações:

- Com a Alta Administração (Chamiço/Mendes Leal, Andrade Corvo e Neves Ferreira¹³¹);
- Com a indústria (Chamiço/ Burnay dos tabacos¹³²);
- Com o grande comércio (Chamiço/Associação Comercial de Lisboa).

(130) Para termos um meio cómodo de comparação e avaliarmos melhor a importância desta quantia, damos um exemplo: o enorme prédio de 3 pisos adquirido em 1866 pelo B.N.U. para instalar a sua sede de Lisboa, situado na que é hoje Rua de Comércio nº 66-74, com frente para a actual Rua da Prata nº 23-41, custou precisamente menos de 30 contos (exactamente: 29 800\$000 réis).

(131) Neves Ferreira, antigo Ministro da Marinha e do Ultramar, foi em 1900 nomeado administrador da Cª Agrícola do Cazenigo, nessa época propriedade do B.N.U. em Angola.

(132) Relações que se estendem à finança e à navegação.

Os privilégios do B.N.U. eram importantíssimos. Na discussão na generalidade que teve lugar na Câmara dos Deputados, o próprio António de Serpa Pimentel, que era favorável ao projecto, observava, apesar de tudo com alguma reserva, que o facto de serem permitidas aos B.N.U. múltiplas actividades implicava "uma promiscuidade" de operações:

"Eu vejo neste projecto, pelo que respeita ao Ultramar, uma promiscuidade de operações que, como regra geral, entendo que não se devem admitir em um Banco de circulação. Operações ao mesmo tempo de circulação, de crédito móvel e de crédito predial são atribuições que entendo se não devem conceder ao mesmo estabelecimento"¹³³.

Esses privilégios deram lugar a acesa polémica na imprensa, sobretudo no Jornal do Comércio:

"Com tais concessões o comércio da Metrópole com a colónia fica inteiramente debaixo do império, do arbítrio e da preferência do Banco"¹³⁴, escrevia Casimiro da Silva Marques.

Dias mais tarde, no mesmo jornal, José Barbosa Leão protestava ainda:

"Esta instituição que era chamada a dar vida às Províncias Ultramarinas, montada de tal modo pode vir a ser unicamente uma grande especulação dos accionistas do Banco e particularmente dos que nele influírem, sem vantagem, antes com desvantagem das mesmas províncias"¹³⁵.

(133) PAIXÃO 1964, I, pág. 45.

(134) Citado in PAIXÃO 1964, I, pág. 79.

(135) ibd., pág. 86.

O jornal observava, por outro lado, que contrariamente à regra habitual dos Bancos Coloniais (reservas em ouro equivalentes a 1/3 da emissão fiduciária) os estatutos estavam redigidos de tal forma que nada garantia que esse princípio fundamental seria observado pelo Banco Nacional Ultramarino.

Se o B.N.U. "não é obrigado a ter metal nenhum nas colónias para pagar ao portador o papel que lá emitir, se além dos enormes favores que recebe, tem o direito de fabricar em papel todo o dinheiro com que deve negociar nas Províncias Ultramarinas, então esse Banco será uma coisa inqualificável; e deveremos pasmar-nos que houvesse um Ministro que o propuzesse e um Parlamento que lho legalizasse"¹³⁶.

Como vemos mais adiante o articulista não se enganava.

Apesar de todas as polémicas e alguns escândalos, a sucursal do Banco Nacional Ultramarino em Luanda entrou em actividade em 1865. Seguiram-se-lhe as Agências de S. Tomé, Benguela e Moçâmedes.

- A prática do B.N.U. em Angola e S. Tomé

Para o ministro Mendes Leal o Banco Nacional Ultramarino era uma necessidade imperiosa:

"Imprimir um forte impulso à agricultura, auxiliar poderosamente a colonização, só se faz com o efectivo concurso do capital. Para se tornar porém verdadeiramente

(136) Citado in PAIXÃO 1964, I, pág. 86.

fecundo não há-de ser este só o capital subsidiário do Estado, há-de principalmente ser o capital estimulante da indústria"¹³⁷.

Todavia, desde o início da sua actividade em Luanda, o Banco não parece conformar-se exactamente a estes objectivos "desenvolvimentistas". Desde o seu relatório no final do 2º ano de existência (1866) declara-se ser "o mínimo de juro actual (...) de 9 % nas operações deste Banco"¹³⁸, quando o contrato com o Governo o limitava a 8 % o máximo de juro. Como se poder ler num bem documentado trabalho sobre o B.N.U.:

"Nas mãos de todos os indivíduos que têm tido a necessidade de recorrer ao Banco, existem documentos de que o mesmo Banco não tem feito caso algum desta disposição legal"¹³⁹.

Outro aspecto de relevo:

A quase totalidade das operações do B.N.U. são a curto prazo, o que não seria certamente a melhor maneira de dar o "forte impulso à agricultura" pretendido por Mendes Leal.

De facto, a sucursal de Luanda reconhecia em 1867 que eram poucos os empréstimos directos à agricultura "posto que bastantes agricultores se têm aproveitado do capital do Banco por intervenção do corpo comercial de Luanda"¹⁴⁰. Por outras palavras, trata-se de empréstimos a grandes casas comerciais que são, ao mesmo tempo, proprietárias de fazendas (grande burguesia do litoral), Numa palavra: é um crédito extremamente se-

(137) Cf. PAIXÃO 1964, I, pág. 17.

(138) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 33

(139) ANÓNIMO 1893, pág. 18

(140) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 53.

leccionado e por assim dizer ao conta-gotas.

Se nos dois primeiros anos o número de letras descontadas duplicou (Vd. quadro nº 2, pág. 93 a seguir), poucas são as letras a mais de 3 meses e nenhuma a mais de 6 meses, apesar das operações comerciais em Luanda serem, em geral, a mais de 6 meses. Contudo algumas firmas "escolhidas" (sic) recebem um tratamento de favor sem que se consiga descortinar um critério objetivo e uniforme:

"Como as vendas são feitas a prazos maiores de 6 meses, temos anuído às reformas do papel de boas firmas, variando o juro de 9 a 12 % e a amortização segundo a confiança que nos merecem"¹⁴¹

Vê-se por estes primeiros elementos que a prática do Banco não parece corresponder aos propósitos dos seus defensores. A imagem "desenvolvimentista" cede lugar, rapidamente, a uma outra: a de um financeiro especulador contra os interesses de largos sectores do próprio capital local, sobretudo do pequeno capital.

Assim, desde 1867, o Banco começa a assenhorear-se de propriedades urbanas em Luanda, primeiro sinal anunciador da sua política futura:

"Pela primeira vez fizemos uma execução em 3 prédios hipotecados por 3 000\$000 réis e seus juros na importância total de 3 220\$000 réis, e isto com a maior repugnância da nossa parte, mas somente como único meio

(141) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pp. 58-59.

QUADRO Nº 3

LETRAS DESCONTADAS E A RECEBER NA SUCURSAL DE LUANDA DO B.N.U. (Em contos - números redondos)			
DATAS	LETRAS DESCONTADAS	LETRAS A RECEBER	TOTAL
1866	109	28	137
7	266	83	349
8	346	33	379
9	394	17	411
1870	339	44	383
1	416	74	490
2	524	100	624
3	642	223	865
4	707	234	941
1875	1 380	287	1 667
6	1 656	226	1 882
7	1 690	220	1 910
8	1 393	142	1 535
9	893	112	1 005
1880	634	88	722
Set. 1880 - Ag. 1881	?	?	574
Set. 1881 - Ag. 1882	?	?	614
Set. 1882 - Set. 1883	?	?	534
Set. 1883 - Set. 1884	?	?	333
Out. 1884 - Set. 1885	?	?	314
Out. 1885 - Set. 1886	?	?	722
Out. 1886 - Set. 1887	?	?	848
Out. 1887 - Set. 1888	403	695	1 098
Out. 1888 - Set. 1889	430	782	1 212

FONTE: BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890.

OBSERVAÇÃO: A partir de 1880 o B.N.U. deixa de fazer a discriminação entre letras descontadas e letras a receber, escamoteando de certo modo o fenómeno da quebra brutal das letras efectivamente descontadas (impossibilidade de pagamentos dos colonos devido à crise económica). Os únicos anos em que aparecem de novo informações, e mesmo assim dadas quase que incidentalmente, são 1888 e 1889. É interessante notar que, pela primeira vez, o montante das letras a receber é superior ao das letras descontadas, o que, no contexto angolano da época, confirma as dificuldades dos proprietários e clientes do B.N.U., circunstância que contribuiu para, como escreveu Bento Carqueja, o Banco se ter "assenhoreado de propriedades valiosas dadas em hipoteca".

de cobrança; temos hoje o gosto - escreve o gerente da sucursal de Luanda à sede de Lisboa - de dizer a V. que os 3 prédios foram vendidos, e esta sucursal não sofreu o menor prejuízo no capital mutuado, seus juros e mais despesas"¹⁴².

Se atendermos à soma em causa e ao juro praticado, o B.N.U. esperou, segundo os nossos cálculos, apenas 8 meses para executar a hipoteca em causa, o que pode dar uma ideia da celeridade com que agia o Banco contra os devedores em atraso, mesmo com hipotecas solidamente garantidas.

A concepção "teórica" do B.N.U. transparece nesta reflexão do seu relatório de 1875:

"Os Bancos - não pode dizer-se que aumentam o capital de um país - distribuem e aplicam o capital existente, e assim facilitam à indústria e à economia o aumento desse capital. Comete-se portanto um erro quando se empreendem cometimentos bancários, industriais ou comerciais que excedam as forças do capital disponível"¹⁴³.

Os empréstimos sobre hipotecas de propriedades valiosas são uma forma segura e praticamente sem riscos de colocar os capitais do Banco, é certo. Mas seria difícil pretender que essa é a melhor maneira de impulsionar o desenvolvimento económico da colónia. Vejam-se alguns momentos da vida do Banco:

Em 1881 "o Banco que há pouco adquiriu a roça Macambrará, em pagamento de um crédito importante, acaba de vendê-la

(142) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 60.

(143) *Ibd.*, pág. 336

com o sacrifício apenas de algum juro de capital"¹⁴⁴.

Em 1884 o gerente da sucursal de Luanda faz uma visita de inspecção às propriedades agrícolas hipotecadas ao Banco, no Quanza, Cazengo e Golungo Alto¹⁴⁵, ricas regiões cafeeícolas.

Em 1886 o B.N.U. entra na posse definitiva da roça de Água Izé (em S. Tomé), uma das maiores propriedades da ilha, que conta nesse momento com 250 trabalhadores serviçais (terá mais do dobro alguns anos depois).

Em 1887 a sucursal de Luanda escreve no seu relatório anual: "Na província de Angola fomos forçados a adquirir a propriedade da fazenda Prototypo, em Cazengo. O café recebido daquela propriedade ascendeu no ano de 1887 a 3 229 sacos produzindo 53 276\$955 réis; deduzidas as despesas posteriores ao embarque em Loanda"¹⁴⁶.

No relatório de 1888 lê-se de novo: "Fomos forçados a adquirir por adjudicação judicial, no Golungo Alto, a fazenda Montalegre, e em S. Tomé e Cabo Verde outras propriedades rústicas que esperamos, aplicando-lhes o capital indispensável, tornar em fontes de rendimento importante para o Banco"¹⁴⁷.

(144) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 631.

(145) *Ibd.*, pág. 737

(146) *Ibd.*, pág. 791

(147) *Ibd.*, pág. 881

Se as fazendas e propriedades podiam ser fontes de rendimento lucrativo para o Banco, é lógico que também o podiam ser para os proprietários - se o B.N.U. cumprisse a missão para que tinha sido (pelo menos teoricamente) criado. Não é difícil ver nestas espoliações sistemáticas a filosofia desta instituição financeira. E porque assim foi desde praticamente o início da sua actividade, é evidente que as críticas e denúncias da imprensa em 1864 e mais tarde, tinham afinal sérios fundamentos que a prática confirmou.

Em 1900 o B.N.U. possuía só em Angola, "nos concelhos de Cazengo e Golungo Alto, seis grandes propriedades: Protótipo, Palmira, N'Delagando, Colónia de S. João (...), Cagica e Montalegre"¹⁴⁸. A região estava agora muito valorizada com a construção do Caminho de Ferro do Ambaca. Assim, o B.N.U. que desta vez não quizera vender nenhuma dessas propriedades que o caminho de ferro valorizava dia após dia, formou então "com outros capitais (...) a Companhia Agrícola do Cazengo" que abrangia todas as propriedades citadas. Ficou a administrar a Companhia do Cazengo o Conselheiro Neves Ferreira, antigo Ministro da Marinha e do Ultramar, agora empregado do B.N.U.¹⁴⁹

Nestas condições, compreende-se que as críticas e ataques ao Banco tenham continuado tanto em Portugal como em Angola. A argumentação do B.N.U. era quase sistematicamente frouxa e pouco convincente, por isso não merece a pena perder tempo a discuti-la aqui. Mas é interessante referir alguns dos resultados do inquérito sobre o regime bancário das colónias efectuado em 1893

(148) PAIXÃO 1964, II, pág. 275

(149) Ibidem.

por uma comissão parlamentar. As respostas a esse inquérito não deixam muitas dúvidas sobre o carácter e a actividade do Banco nas colónias.

Resposta do Governador de Angola, Álvaro da Costa Ferreira:

"O Banco Nacional Ultramarino não pode satisfazer as necessidades actuais da Província, nas circunstâncias em que se acha colocado. A província de Angola tem a resolver quanto antes o problema que se levanta: o desenvolvimento máximo da agricultura, para assim compensar os cerceamentos do comércio com o gentio, que os belgas e franceses tratam de desviar no interior para o Estado Independente e para o Congo Francês. O B.N.U. não pode dispor de capitais em benefício da agricultura porque é muito o capital que nela já empregou. O juro elevado dos empréstimos à agricultura, complicando os efeitos das más colheitas e dos erros de administração, provocaram a insolvência da maior parte das fazendas, e daí a sua expropriação, estando hoje a maior parte das de café em poder do Banco e outras em risco de irem parar às suas mãos. Enquanto ao comércio também o Banco está muito e muito aquém do que podia e devia fazer em favor dele (...). Para a indústria nada tem concorrido o B.N.U. Posto que pouco seja a que existe no Província, essa mesmo não tem sido favorecida. Como este estado não deve continuar, é indispensável uma remodelação bancária fundamental na Província"¹⁵⁰.

(150) PAIXÃO 1964, II, pp. 217-218 (sublinhado nosso).

Também a resposta dada por governador, funcionários e comerciantes do distrito do Congo é bastante semelhante. O parecer da Associação Comercial de Luanda, órgão representativo dos interesses do capital local, é revelador das divergências existentes. Afirmando que o B.N.U. está "falseando os fundamentos e o fim para que foi estabelecido", a Associação Comercial de Luanda critica violentamente a concorrência "ruinosa" movida aos proprietários locais pelo Banco Nacional Ultramarino:

"O que o Banco não paga de contribuição industrial, agrícola, imposto de selo, contribuição municipal e todas as mais, representa uma economia importante para pagar mais caro o resgate dos seus serviços, comprar mais caro o mantimento para os sustentar, aumentar o preço dos carregadores que lhe levam as mercadorias às fazendas e trazem delas os seus produtos aos pontos onde começa a viação acelerada, estabelecendo assim uma competência (sic) com que não podem os outros agricultores e por isso fatalmente hão-de ser suplantados"¹⁵¹.

Ao mesmo tempo a Associação Comercial confirma o que o Jornal do Comércio de Lisboa já afirmara 29 anos antes: na sucursal do B.N.U. em Luanda a "reserva obrigatória" (1/3 da emissão em metal) não é em metal mas em papel:

"A reserva metálica do Banco, estabelecida pela lei para esta sucursal, tem uma realização praticamente deplorável. Consistindo a reserva em um terço do valor das notas emitidas, não realiza o pensamento do legislador que a decretou; porque tal reserva, sendo representada no papel-moeda chamado "cédulas da Junta de Fazenda" que merecem o máximo crédito local, mas

que não satisfazem às necessidades impreteríveis do comércio da Província, estabelece um circulo vicioso e, triste é dizê-lo - ridículo - colocando o portador da nota na condição de no Banco receber em troca uma cédula da Junta que na Tesouraria da Fazenda só pode trocar pela nota do Banco!"¹⁵².

Em 1901 a polémica à volta dos privilégios do B.N.U. recrudescer. Entre os opositores do Banco encontravam-se o jornal O Século e, facto significativo, a Associação Comercial do Porto. A presença desta última no corpo "oposicionista" revela claramente a luta entre a burguesia mercantil do Norte e a aliança B.N.U./burguesia mercantil de Lisboa para o controle do mercado colonial.

Mas se o B.N.U. é fundamentalmente, como tudo leva a crer, um organismo financeiro especulador que não parece ter valorizado a actividade económica do sector colonial de Angola, ele mostra em contrapartida um dinamismo incontestável em favor da acumulação do capital financeiro metropolitano. A sua acção cobre vários campos, por vezes os mais inesperados para uma instituição financeira:

- É intermediário comercial e consignatário¹⁵³;

(152) PAIXÃO 1964, II, pág. 222.

(153) Um jornal chegou a "apresentar uma conta, em que além de ser o juro muito exagerado, o devedor era obrigado a consignar um número importantíssimo de arrobas de café e cacau, sobre que o Banco interessava a comissão de 3 % fossem ou não fossem realmente feitas aquelas consignações". Cf. ANÓNIMO 1893, pág. 18.

- É angariador de mão-de-obra "serviçal" para S. Tomé (certas fontes falam mesmo de "tráfico de escravos");
- Controla a circulação mercantil (transportes);
- Escoa abundantes capitais para o exterior, Portugal e estrangeiro;
- Pratica juros usurários em muitos casos¹⁵⁴.

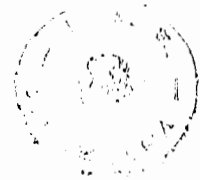
Como intermediário comercial o B.N.U., curiosamente, pratica até a permuta¹⁵⁵ transportando mercadorias para o interior e trocando-as directamente por outras que escoa para o litoral nos seus batelões da Companhia de Navegação do Quanza. Recebe mercadorias à consignação: levando-as para Lisboa, armazenando-as quando as cotações são desfavoráveis e desempenhando o papel de verdadeiro intermediário comercial (comissões, etc.). Da sua venda o Banco cobra os empréstimos concedidos aos agricultores, os juros acumulados, as comissões, os fretes no Quanza e na ligação entre Luanda e Lisboa, etc.

Em 1880 por exemplo, a sucursal de Luanda previne a sede que conta "embarcar para Lisboa entre 70 000 e 80 000 arrobas de café desta colheita, pertencente aos nossos comitentes e mais algum de outras pessoas que possa (sic) aqui precisar de adiantamentos"¹⁵⁶. E mais adiante: "Temos já em Lisboa, vindos de Luanda,

(154) A mesma fonte demonstra, números na mão, que o B.N.U. praticou, em determinado caso, um juro de 66 % ao ano. Cf. ANÓNIMO 1893, pág. 37.

(155) O que, no plano simbólico por assim dizer, se poderia entender quase como que uma "auto-negação"...

(156) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 579



900 sacos de café, 166 fardos de algodão, 125 sacos de borracha, 194 gamelas de cera (no valor de cerca de 30 contos de réis) (...). Também em Luanda, e somente dos proprietários nossos olientes, temos a esperar (...) remessas superiores a 70 mil arrobas de café no valor de mais de 200 contos de réis (...). De S. Tomé temos aqui também por liquidar, e consequentemente por levar a crédito da respectiva agência, valores de cerca de 100 contos de réis, sendo 4 400 sacos de café, 1 800 de cacau..."¹⁵⁷. Em 1881 "o Banco tem em ser (sic) na alfândega de Lisboa, e em conhecimentos de navios em viagem, os seguintes géneros de Angola e S. Tomé pertencentes a comitentes do Banco e destinados para reembolso deste: 12 204 sacos de café...(etc.)"¹⁵⁸. São inúmeros os exemplos nos relatórios do B.N.U.

Outra ocupação lucrativa, mas à primeira vista surpreendente, é a angariação de mão-de-obra para S. Tomé. Desde o início do estabelecimento da sua Agência nesta ilha o Banco preocupou-se com o problema laboral. Transcrevendo um documento que pretende ter recebido de Angola, a propósito da abolição da escravatura, o Banco (tudo indica que é o próprio Chamiço que escreve) manifesta veladamente a sua própria opinião:

"Afectando esta medida (a abolição) a propriedade do agricultor e, por consequência, o interesse geral da Província, não a temos ouvido lastimar tanto quanto era de esperar; talvez porque não se decretou a completa e imediata liberdade do escravo, que, passando à condição

(157) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 598.

(158) *Ibd.*, pág. 606.

de liberto, vem a ser quase o mesmo que escravo. No que fala, e com justa razão, é em que o governo não tenha cumprido e venha destruir o que prometeu - indemnizando o proprietário do escravo em 1878, e que não estabeleça o trabalho obrigatório, ou um bom regulamento do trabalho indígena, tornando-se este novo decreto uma quase que extorsão ao proprietário (...). Não se deve decretar a liberdade do preto (...) sem que se decrete, em consequência, o trabalho obrigatório, e se indemneze o proprietário que adquiriu direitos facultados pelas leis. Esta medida, prejudicando tanto os interesses gerais, se não a refundirem em uma outra mais salutar, deve também prejudicar as do Banco, porque a agricultura sem braços deixa de o ser - e a terra nada vale; que garantia oferecerão os empréstimos sobre tais hipotecas, e mesmo os haveres do fiador, com a falta desta gente?"¹⁵⁹.

Várias vezes o Banco volta à carga sobre o problema da mão-de-obra em S. Tomé e a necessidade de "encorajar a emigração" para esta ilha. Em 1870 o Banco diz mesmo que se perdeu em S. Tomé cerca de 1/3 da colheita de café por falta de braços. Estes factos explicam "a ansiedade com que os proprietários aguardam a resolução da questão do trabalho"¹⁶⁰.

Em 1875, pela primeira vez o B.N.U. anuncia que vai angariar mão-de-obra para S. Tomé. É o próprio Chamiço que escreve

(159) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 129.

(160) *Ibd.*, pág. 288.

a este propósito:

"Tenho procurado remover quanto possível as dificuldades que ainda se têm oposto ao abastecimento de braços livres naquela ilha, e confio (...) que ainda S. Tomé receberá um bom subsídio de trabalho a tempo de aproveitar a próxima colheita que promete ser abundante". E acrescenta: "O sr. Blandy encarregou-se de mandar contratar na Libéria e outros pontos da costa 600 homens e mulheres que o Conselho de Administração do Banco ordenou fossem dirigidos à sua Agência, com destino a algumas das principais roças"¹⁶¹.

Ao mesmo tempo escrevia também ao Governador da Serra Leoa onde contava obter mão-de-obra,

"afiançando-lhe o bom tratamento em S. Tomé dos trabalhadores livres, tratamento que a intervenção do Banco moralmente lhe garantia"¹⁶².

As coisas parecem ter corrido a contento do B.N.U. e do seu governador, pois no final de 1876 Chamiço assinalava que se tinha "importado cerca de 3 mil trabalhadores da Costa da Libéria", resultado considerado "positivo" apesar desse número não ser ainda suficiente segundo o Banco.

Perguntar-se-á porque é que o B.N.U. não ia buscar essa mão-de-obra a Angola, em vez de dispender tantos "esforços" na costa ocidental africana. O próprio Banco reconhecia que a melhor

(161) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 368.

(162) *Ibd.*

solução seria ir buscar braços a Angola, "mas receiam-se dificuldades por parte dos cruzeiros ingleses" (que faziam nessa época a caça aos traficantes de escravos com os seus navios de guerra ao largo da costa africana, em particular Angola). Aliás no ano seguinte o Ovarense, navio à vela fretado por um certo Moraes ao serviço do B.N.U., acabou por ser apreendido "pela autoridade inglesa como pretendendo fazer comércio de escravatura"¹⁶³.

Os protestos renovados do B.N.U. contra a falta de mão-de-obra servil em S. Tomé devem-se sobretudo ao facto de o Banco se ter apoderado de propriedades e estar, evidentemente, interessado na rentabilidade. Já em Angola o B.N.U. não parecer ter procedido assim. Quando os proprietários não podiam reembolsar o Banco, este expropriava-os. Mas não era a agricultura que o interessava. Era sim, antes de mais, a valorização das terras graças à penetração do Caminho de Ferro do Ambaca, zona onde se encontravam precisamente as fazendas de que o Banco se apropriou.

Em 1877 o B.N.U. faz, pela primeira vez nos seus relatórios, referência à exportação para S. Tomé de mão-de-obra de Novo Redondo (Angola). E no ano seguinte o Banco "contrata" cerca de 1 800 trabalhadores dessa proveniência transportando-os para S. Tomé em péssimas condições como tudo indica¹⁶⁴.

(163) BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890, pág. 463

(164) Id., pág. 487.

Também aqui a actividade do Banco suscita numerosas críticas, nomeadamente em Angola, tanto em certos meios liberais como mesmo junto dos proprietários (que consideram que o B.N.U. faz rarear a mão-de-obra, o que os prejudica directamente).

Assim em 1877, o jornal O Progresso (Lisboa) publica uma correspondência de Luanda onde se lê:

"... Neste momento não há em Luanda quem não saiba que a bordo do vapor Benguela (...) estão 240 escravos comprados pelo Banco Nacional Ultramarino com destino a S. Tomé (...). O transporte de frutas (sic) para aquela ilha tem tomado uma extensão espantosa desde que o Banco Ultramarino entrou na posse e administração da fazenda de café Água Izé, por convénio com o Barão do mesmo título; e como aquele estabelecimento bancário precisa de muitos trabalhadores (...) (conseguiu) obter uma Portaria em que se concedia o transporte amplo de escravos de Novo Redondo para S. Tomé, a bordo dos vapores da Empresa Luzitânia, com a denominação de trabalhadores livres. O certo é que, dizem, ter o Banco Ultramarino um depósito de mil escravos comprados no interior e com permanência em Novo Redondo, prontos à primeira voz. O brigue Pensamento também foi fretado para conduzir 300 a 400 pretos, também por conta da mesma casa bancária e com o mesmo destino"¹⁶⁵.

De tudo o que atrás ficou dito pode concluir-se que

(165) Cf. O Progresso (Lisboa) 25/10/1877. Citado in PAIXÃO 1964, I, pág. 500. A resposta de Chamiço, também transcrita, é sem convicção...

o Banco Nacional Ultramarino, apesar das finalidades precisas para que fora criado, orientou a sua acção em benefício exclusivo de uma fracção da burguesia bancária e financeira da Metrópole e em detrimento, não só das próprias sociedades tradicionais africanas (exportação de elementos da sua população por exemplo), mas também da burguesia colonial que o B.N.U. tinha por "missão" favorecer em prioridade. Se nos anos 20 deste século o B.N.U. acabou por ser praticamente expulso de Angola, tal não se deu devido a uma "gestão" deficiente ou a uma distribuição indiscriminada de créditos¹⁶⁶, como muitos autores pretendem, mas por razões muito diferentes. Em 1930 Cunha Leal podia afirmar que:

"a formação da maior parte, senão da totalidade dos capitais que estão actualmente aplicados em Angola, não foi feita à custa do emprego de capitais preexistentes, mas sim à custa do trabalho humano acumulado"¹⁶⁷.

Do ponto de vista liberal isso equivale a reconhecer pura e simplesmente, que após mais de meio século de exclusivo e de privilégios excepcionais, a prática do Banco Nacional Ultramarino foi pouco mais além de uma economia de pilhagem. Não seria talvez excessivamente exagerado pretender que o B.N.U. se comportou menos como um veículo do Capitalismo do que como uma força que, em muitos aspectos, apresenta um carácter quase "feudal"...

(166) "O crédito, elemento da vida económica, é dificultado nas províncias ultramarinas, faltando a concorrência a que tiram razão de existência os privilégios e exclusivos avultados e duradouros que desfruta o Banco Nacional Ultramarino". BULHÕES 1884, pág. 151.

(167) LEAL 1930, pág. 19.

C O N C L U S ã O

A análise que tentámos nesta primeira parte introdutória permite confirmar que a colonização efectiva é um facto recente. Contrariamente ao discurso oficial ("500 anos de colonização civilizadora", etc.) a presença portuguesa em Angola, para além de feitorias e núcleos populacionais do litoral e de um ou outro enclave, só começou a ter alguma expressão a partir da segunda metade do século XIX, especialmente na última década.

A ocupação económica foi decisivamente impulsionada pelos acontecimentos políticos externos (partilha de África entre as potências europeias) e internos (Ultimato inglês e reacção nacionalista em Portugal). Os seus principais instrumentos foram as pautas proteccionistas, os sistemas de tributação, os transportes e os capitais, que convergiram, se sobrepuzaram e se degladiaram mesmo, num processo sinuoso de lenta integração da colónia à Metrópole.

Essa integração tardia e complexa exprimiu também uma dupla subordinação: a das sociedades tradicionais africanas aos interesses do colonialismo, por intermédio de uma destruturação dramática nos planos demográfico, económico e social; a subalternização da burguesia colonial de Angola à burguesia metropolitana, através de uma luta pelo controle dos meios de decisão do poder político e económico.

A uma economia de pilhagem (tráfico de escravos, etc.) dos séculos precedentes sucede a pouco e pouco um tipo de economia que tende a dar forma e conteúdo ao Pacto Colonial destinado a permitir uma certa acumulação interna (na colónia) e mais orientado, não já para o Brasil, mas exclusivamente para as necessidades da Metrópole.

A análise do período oitocentista permitiu enquadrar a origem de certos factos e, a nosso vêr, facilitará de algum modo a compreensão ulterior duma questão central: se há desde cedo em Angola capitais e forças sociais relativamente bem delimitados, seria errado falar com propriedade de Capitalismo. A colonização de Angola não é necessariamente - em todo o período que estudamos - o espelho ou o reflexo directo de um capitalismo instalado, como sistema dominante, na própria colónia.

A viragem do século XIX para o século XX assinala a passagem de uma "economia de tráfico esclavagista" para uma economia de exploração semi-esclavagista cuja continuidade e sobrevivência fundamental será assegurada, como veremos, dos fins da Monarquia à primeira República e desta ao chamado Estado Novo.

Colocar os parâmetros do que apelidaríamos a "penetração da economia de mercado em Angola", é uma tentativa para um maior rigor na análise económica da colonização portuguesa moderna.

É nesse esforço epistemológico e teórico que nos empenharemos na 2ª parte deste trabalho, fulcro da nossa investigação.

QUADRO Nº 4

TRANSFERENCIAS EFECTUADAS PELA SUCURSAL DO B.N.U. EM LUANDA (em contos - números redondos)		
DATAS	Saques sobre Lisboa, Porto e outras praças (Londres, etc.)	LETRAS CAMBIAIS
1866	125	13
7	182	58
8	155	157
9	106	147
1870	117	225
1	219	338
2	208	296
3	289	307
4	308	240
1875	375	133
6	257	137
7	170	141
8	197	139
9	406	64
1880	171	82
Set. 1880 - Ag. 1881	103 (a)	?
Set. 1881 - Ag. 1882	106 (a)	?
Out. 1882 - Set. 1883	95 (a)	?
Out. 1883 - Set. 1884	127 (a)	?
Out. 1884 - Set. 1885	180 (a)	?
Out. 1885 - Set. 1886	240 (a)	?
Out. 1886 - Set. 1887	304 (a)	?
Out. 1887 - Set. 1888	512 (b)	?
Out. 1888 - Set. 1889	569 (b)	?

FONTE: BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890

(a) Saques sobre Lisboa e Porto

(b) Saques sobre o Reino e sobre o estrangeiro

QUADRO Nº 5

CIRCULAÇÃO FIDUCIÁRIA EM NOTAS DO B.N.U. (sucursal de Luanda)	
DATAS	MONTANTE (em contos - números redondos)
1869	104
1870	160
1871	289
1875	177
1876	201
1878	330
1879	348
1880	351
1888	454
1889	678

FONTE: BANCO NACIONAL ULTRAMARINO 1890

INDICE DOS QUADROS

	Pág.
QUADRO Nº 1 - Importações e exportações de Angola entre 1890 e 1909	40
QUADRO Nº 2 - Movimento do Caminho de Ferro do Ambaca	72
QUADRO Nº 3 - Letras descontadas e a receber na sucursal do B.N.U. em Luanda	93
QUADRO Nº 4 - Transferências efectuadas pela sucursal do B.N.U. em Luanda	109
QUADRO Nº 5 - Circulação fiduciária em notas do B.N.U.	110

INDICE DOS MAPAS E GRÁFICOS

1) Angola em África	I
2) Divisão administrativa de Angola	II
3) Produções mundiais de açúcar	44
4) Penetração dos caminhos de ferro	75
5) Inserção do B.N.U. nos circuitos económicos coloniais	83

INDICE DAS MATERIAS

	Pág.
Agradecimentos	IV
INTRODUÇÃO	1
1.1. Uma ocupação colonial tardia	5
1.2. O problema dos capitais em Portugal	16
1.3. Capital metropolitano e capital colonial	21
1.4. As pautas aduaneiras na colonização	30
1.5. Das pautas aos produtos	43
1.6. Dos produtos aos transportes	58
1.6.1. Os carregadores	58
1.6.2. O caminho de ferro no século XIX	68
1.6.3. Marinha Mercante	79
1.7. A penetração do capital financeiro em Angola	84
CONCLUSÃO	107
Indice dos quadros	111
Indice dos mapas e gráficos	111