

A I R E S D E O R N E L A S



*COLECTÂNEA DAS SUAS PRINCIPAIS
OBRAS MILITARES E COLONIAIS*

AIRES DE ORNELAS





REPÚBLICA PORTUGUESA
MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

BIBLIOTECA COLONIAL PORTUGUESA

VI

AIRES DE ORNELAS

*COLECTÂNEA DAS SUAS PRINCIPAIS
OBRAS MILITARES E COLONIAIS*

VOLUME III

DIVISÃO DE PUBLICAÇÕES E BIBLIOTECA
AGÊNCIA GERAL DAS COLÓNIAS

3.^A PARTE

O ESTADISTA E O PUBLICISTA

O MINISTRO
E SECRETÁRIO DE ESTADO
DA MARINHA
E DO ULTRAMAR

A D V E R T Ê N C I A



COMPENDIAM-SE no presente volume alguns dos principais trabalhos de Aires de Ornelas como estadista: poucos, porque o espaço escasseia. Como critério da escolha procurou-se, por um lado, deixar clara a sua orientação política nos campos de acção em que teve ensejo de defini-la; por outro lado, salvar do olvido medidas que na inspiração e na concepção assentaram princípios perduráveis do supremo interesse nacional e estabeleceram métodos de perfeita técnica militar e colonial.

A pasta ministerial que Aires de Ornelas sobraçou foi a da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar: Maio de 1906 — Fevereiro de 1908.

Já se indicou, no prefácio do primeiro volume, quão sólida era a preparação com que aos quarenta anos de idade assumiu os encargos da administração superior do Ultramar português. Dêsse saber, em equilibradas partes feito de estudo e de experiências variadas, resultou a brilhantíssima gerência ministerial que ainda não anda, nem poderá vir a ser, inteiramente esquecida, por haver ficado consignada em diplomas dos quais alguns se transcrevem adiante.

Mas o que de todo em todo já não é sabido senão por meia

dúcia de sobreviventes é que Aires de Ornelas foi tão notável ministro da Marinha como do Ultramar.

E a razão é simples. Era igualmente completa a sua preparação geral para o desempenho da função de chefe da Corporação da Armada, tirante apenas a estreita especialização na arma, à qual não pertencia. Perfeito e muito ilustrado oficial do Estado Maior do Exército, Aires de Ornelas foi tódá a vida grande autoridade em tudo quanto tocasse à ciência e arte da guerra. São nesta imutáveis os princípios essenciais da estratégia e bem afins os da grande táctica, quer na terra quer no mar.

Filtrando-os com o seu raro bom senso através as realidades permanentes da situação nacional e internacional do País, Aires de Ornelas traçou para a Armada directrizes tão profundas e acertadas que resistiram a todos os desvarios das duas últimas dúzias de anos e estão agora frutificando, felizmente, na orientação que neste momento se desenha — passadas e perdidas quási duas décadas, com suas extremidades e suas oportunidades...

Apaixonado pelo método, pela construção sucessiva, desejando mesmo ressuscitar na medida do possível aquelas instituições que a História do País mostrava tê-lo servido melhor em passadas horas de crise, por isso apreciando imensamente a utilidade que o célebre *Conselho de Guerra* de D. João IV manifestou durante as lutas da Restauração, Aires de Ornelas fácilmente convenceu o seu colega ministro da Guerra, conselheiro António de Vasconcelos Pôrto, o presidente do Conselho de Ministros, conselheiro João Franco, e El-Rei D. Carlos I a secundarem-no nos seus esforços pela criação do *Supremo Conselho de Defesa Nacional* que acabou por ser promulgada como *Lei* decretada em Córtes pela carta de 24 de Dezembro de 1906. Era destinado a tomar a iniciativa dos estudos para a preparação da guerra e correlativas deliberações, estabelecendo os princípios fundamentais a que se deve subordinar a organi-

zação geral e a mobilização das forças de terra e mar e das colónias. Compunham-no: o Rei, o presidente do Conselho de Ministros, os ministros da Guerra e da Marinha, nove generais e cinco almirantes. Logo em 29 de Janeiro de 1907 era decretada, sobre as bases da Lei, a completa organização desse Supremo Conselho e em 11 de Abril do mesmo ano a reorganização da Secretaria de Marinha, conjugando-se admiravelmente estes três diplomas na parte respeitante à Armada. Pelo artigo 34.º do terceiro decreto era restaurada de facto, embora sem o título, a prestimosa instituição do Conselho do Almirantado, abolida tempo antes devido a mínimos incidentes de ordem pessoal.

Pari-passu com a sábia montagem da máquina político-administrativa dos serviços navais destinada a subsistir, foram preparadas as reformas internas tôdas apostadas em tornar produtivo o seu trabalho sob o ponto de vista militar e náutico. Como sempre acontece em boa política e regrada administração, a questão financeira dominava as circunstâncias. Aires de Ornelas concluiu que:

«O que se não compadece com a nossa razão de ser
«no Mundo, com a nossa tradição nacional, o que inte-
«ressa o próprio decôro do país, é sairmos da situação
«actual: gastar um milhão esterlino com uma marinha
«sem valor militar algum. Para a defesa nacional isto
«equivale ao mesmo que largar anualmente ao meio do
«Tejo uma caixa com 4.500 contos dentro.»

E enveredou logo pelo caminho das soluções lógicas, por isso mesmo radicais. O Arsenal em Lisboa era estabelecimento fabril nimiamente produtivo, onde os trabalhos resultavam fenomenalmente caros: projectou no Alfeite o novo Arsenal — que só agora está em via de conclusão. As divisões navais nas colónias absorviam 1.500 oficiais e praças embarcadas em corvetas

e canhoneiras de pau sem valor militar algum nem utilidade material para os serviços próprios das províncias ultramarinas: propôs em Côrtes a criação da Marinha Colonial, ao tempo indispensável, custeada pelos cofres do Ultramar, economizando em proveito da Armada pròpriamente dita todo êsse malbaratado armamento naval de «fogueiras flutuantes». A instabilidade das guarnições, tanto de oficiais como de praças, traduzida pelas constantes *passagens* de navio para navio e de comissão no mar para comissão em terra e vice-versa tornava baldados todos os esforços no sentido do melhor aproveitamento do material bem como da cabal selecção e instrução do pessoal: propôs em Côrtes severa regulamentação do carácter e da duração dessas comissões.

Ao colega da Fazenda não extorquiou um real além da consagrada dotação do ministério. Contentou-se com as economias muito positivas que logrou realizar logo de entrada em alguns serviços: e assim arranjou anuidade bastante para garantir o juro e amortização do capital de £ 400.000 (então considerável) destinado à immediata aquisição da primeira esquadilha a constituir com autênticas unidades de combate — 2 contratorpedeiros, 6 torpedeiros, 2 submarinos, 1 navio mineiro e 1 vedeta — reservadas para a defesa móvel do porto de Lisboa.

Mais estava no seu programa de trabalho metódico ver como na prática se desenhariam os resultados financeiros: da criação da marinha colonial a cargo do Ultramar, que lhe permitiria desarmar as corvetas e canhoneiras de pau; da adopção rigorosa da escala de comissões de serviço no mar e em terra, graças à qual muito economizaria em passagens e transportes; da conservação em armamento completo dos 6 cruzadores então existentes (três sempre em circulação pelas águas coloniais e os outros três constituindo Divisão de Instrução na costa e representação na Europa e Américas) assim como do armamento durante a primavera e verão da esquadilha de torpedeiros e submarinos. Esperava boas sobras das duas primeiras medidas. Parte

delas destinava-as ao custeamento da terceira. Com o restante saldo projectava assegurar o serviço financeiro (anuidade para juro e amortização) de novo capital, avultado, para aquisição de outras esquadilhas ligeiras destinadas ao complemento da defesa móvel na base de Lisboa e a início de organização de idênticas defesas móveis nos Açores e Cabo Verde. Para oportuna substituição dos seis cruzadores, ainda quasi novos então, confiava nas economias em reparações e construções que deveriam resultar da transferencia do Arsenal para o Alfeite. Até para o encargo dessa transferencia procurou verba na venda dos terrenos: à Câmara Municipal para ruas; aos Correios e Telégrafos e à sede do Caminho de Ferro do Sul e Sueste, serviços autónomos com receitas próprias, para palácios indispensáveis que nos terrenos vacantes seriam erguidos.

Não há na resenha vislumbre de piedoso elogio *das intenções* de amigo desaparecido: salte-se esta advertência, leia-se o capítulo I do presente volume, lá se encontrará *a prova escrita há 25 anos* de quanto acaba de resumir-se. Mais sólida erudição, melhor critério político-militar, maior dedicação pelos supremos interesses do País no campo em que podiam ser servidos pela pasta que lhe fôra confiada, ninguém tem demonstrado, antes e depois da sua passagem por aquele gabinete, nos últimos cem anos.

★

★

★

Menos esquecida e melhor conhecida do que a sua gerência dos negócios da Marinha, ainda anda na memória de muitos sobreviventes a sua administração ministerial do Ultramar. Todavia já não é possível bem dar hoje a inteira medida da perfeição que ela atingiu e do talento esclarecido, prático e útil que o ministro revelou. Ficaram no «Diário do Governo», é facto, os diplomas adiante transcritos bem como outros que por falta de espaço se omitem: são pouco numerosos no con-

junto porque a sua ocupação da pasta foi breve (vinte meses) e porque a sua orientação esclarecida pela prática do serviço em África dava preferência à qualidade sobre a quantidade. Como razão de ordem, Aires de Ornelas iniciou a sua acção ministerial com o firme propósito de habilitar as colónias, mercê de novos regimes administrativos, a melhor se regerem lá nos pormenores da vida corrente, tencionando coroar a revolução do alto, após a colheita dos ensinamentos da experiência, com adequada reorganização da secretaria do Ultramar (que ambicionava separar da da Marinha) para *de cá* orientar na unidade e fiscalizar nos processos toda a alta finalidade política do Império: melhor dizendo, porque nos ficou de sua própria pena — a «descentralização de grau para grau, a concentração da autoridade em cada grau».

Mas daquilo de que já não há maneira de dar ideia é do invariável acerto do despacho diário em centenaes de nomeações e sobre milhares de processos, propostas, informações e requerimentos, lançados a sós no seu gabinete; e no entanto esta *zona obscura* do labor ministerial é sempre a mais útil, a mais responsável, a mais difícil e a mais trabalhosa da pesadíssima, ingrata função. Em regra administração não se dispensa a promulgação ocasional de matéria legislativa para fazer face a casos novos e, de tempos a tempos, para remodelação de métodos cansados: excepcionalmente, como agora, para reformas radicais traduzindo verdadeira revolução operada nos sentimentos e nos juízos. Porém, o despacho diário, do ministro como do governador, bem integrado na legislação vigente ou na novamente decretada, é sempre da maior importância: para aplicação e para demonstração prática e constante dos bons princípios; mais e melhor ainda do que destes, também para exemplificação da boa moral, porque só a integridade pessoal do chefe supremo gera a perfeita integridade política na marcha dos serviços dependentes. Quanto era necessária em 1906 a restauração dessas integridades, após dezasseis anos

(desde 1890) de *transigências que rebaixavam* perante os adversários da ordem, já não merece a pena referir: sobretudo porque o trágico malogro do bem intencionado esforço de 1906-1908 logo foi seguido por quási idêntico período de desordem infinitamente mais grave.

Igualmente sob êste último aspecto se notabilizou Aires de Ornelas, facto que não surpreenderá nenhum dos leitores do primeiro volume da presente colectânea e nas cartas íntimas nele contidas haja aprendido a aquilatar os primores do carácter do homem como cristão, como filho, como espôso, como oficial e como português. E note-se que não foi nada fácil a conjuntura de circunstância em que assumiu o poder. O ministério de que fazia parte não tinha alicerces em partido político suficientemente numeroso para governar com independência adentro das limitações da Carta Constitucional e dos costumes vigentes. Viu-se forçado a iniciar a sua acção sob o amparo e portanto sob a sujeição da aliança com um dos dois outros grandes partidos políticos, *os rotativos*. Rôta essa aliança, teve de enveredar pela senda da ditadura, *sem outro apoio senão a Coroa*, fazendo face à coligação de tôdas as oposições exacerbadas dentro e fora do regime. Como seu imediato hierárquico o ministro tinha no cargo de director geral do Ultramar, mais defronte dêle do que à sua ilharga, homem (o conselheiro Dias Costa) que já fôra também e oito anos antes ministro da Marinha e Ultramar, filiado no partido progressista e celebrado pela sua hostilidade pessoal tanto contra as ideias de administração colonial que Aires de Ornelas defendia e representava como contra a memória do chefe que êle mais estimara, Mousinho de Albuquerque, e a quem Dias Costa no seu ódio político cortára a carreira, porventura a vida. Nada aproximava os dois estadistas forçados a diário contacto, tudo devia e parecia incompatibilizá-los imediatamente ou a breve trecho. Pois com pasmo geral a conduta de Ornelas foi, como não podia deixar de ser, ao mesmo tempo tão transparentemente

recta, forte e prudente que o seu director geral, mal orientado mas probo, se rendeu sem condições e sempre o serviu lealmente: tamanho triumpho nem o vencedor esperára.

A carta que seguidamente se transcreve dá bem a medida da anterior opposição de pontos de vista entre os dois homens que oito meses depois, elevado o destinatário a ministro, tão certo puxaram:

Ex.^{mo} Sr. capitão do corpo do Estado-Maior,
Aires d'Ornelas de Vasconcelos, dignissimo par
do reino e governador do distrito de Lourenço
Marques.

Particular

Meu Exm.^o Collega

«Recebi hontem a sua apreciada carta de 5 do corrente, e o «projecto de organização administrativa e competente relatorio «a que ella se refere.

«Li logo estes dois trabalhos e ao completar a leitura mais «uma vez senti o desculpável desvanecimento de haver eu acer- «tado no elevado e justo conceito que me mereceu quando na «Escola do Exercito li a sua primeira prova de historia militar.

«Sob o ponto de vista em que V. Ex.^a encarou a questão o «seu trabalho resolve-a e tem incontestavel valor sendo harmo- «nico e completo. É mais uma prova dos seus grandes meritos «e das mais notaveis. Digo-lh'o sem lisonja e com a sinceri- «dade que sempre uso.

«Quer isto porem dizer que se me afigurem desde já appli- «caveis todos os principios essenciaes em que se baseia o seu «plano? Não. De alguns discordo em absoluto e o meu grande «pezar é que os meus pesadissimos affazeres me impeçam de «largamente justificar essa discordancia e de ter a satisfação «de a discutir com V. Ex.^a.

«Eu sou um velho, mais pelas desillusões e vida intensissima

«de trabalho que pela idade; e V. Ex.^a é um novo, embora de «espírito amadurecido pelo estudo, pelos serviços extraordinarios, e pela pratica administrativa *in loco*.

«Desta não disponho, mas a minha má sorte quiz que eu «tenha visto, ha oito annos, bem de perto, a administração «ultramarina nas relações que ella tem com a metropole, e «assim tenho observado como se cumprem as leis, boas e más, «e qual a influencia capital que para essa administração resulta «das qualidades dos homens que a exercem.

«Tenho tambem avaliado as consequencias que resultam da «diferença de criterios, entre os ministros obrigados a consi- «derar os assuntos de administração colonial sob o ponto de vista «geral dos interesses do Estado, e os governadores, que só «podem ver esses assumptos sob o ponto de vista muito mais «restricto da missão especial que lhes compete.

«É, portanto, naturalissimo, e o contrario é que seria para «estranhar, que entre as suas e as minhas opiniões haja diver- «gencias em pontos fundamentaes. Assim, eu sou partidario «intransigente da unidade nacional, discordando do systema de «subdividir o paiz em estados, federados ou confederados, me- «tropolitanos ou ultramarinos, *mesmo com sensiveis restricções «de ordem constitucional*. E portanto entendo que o poder legis- «lativo deve ser um e unico, e constituido pelos representantes, «quanto possivel genuinos, da soberania nacional. Discordo «pois das funções legislativas de governadores geraes em con- «selhos de governo, embora com algumas restricções, como «estabelece o seu projecto. Mas a Inglaterra? dirá V. Ex.^a. «Mas a diferença entre a educação civica e a educação familiar «de inglezes e de portuguezes? direi eu. E a differença entre «a idoneidade e a remuneração dos funcionarios de um e de «outro paiz, etc.? Da França não fallo: os francezes são peiores «do que nós e vivem contentissimos gastando anualmente mais «de 100 milhões de francos do thesouro da metropole com as «colonias, sem falar nas receitas d'estas. Pondo porem de parte

«o elemento essencial — o homem — julgo que para uma boa «administração são necessarias poucas leis, que as leis não «devem mudar quasi annualmente, como succede entre nós, «que o poder executivo deve ter mais largas attribuições do que «entre nós tem, e que portanto não ha necessidade de muitos «poderes legislativos. Mas na metropole não se sabe nada de «colonias, costumam dizer os coloniaes, esquecendo-se que estes «não fazem d'ellas sua residencia demorada, que as nossas «Côrtes podem ter e teem coloniaes, que nunca ninguem im- «pediu que os governadores mandassem para a metropole bases «para as leis coloniaes, e que foi sempre notavel a falta de ini- «ciativa d'elles a tal respeito. Mas os ministros, mesmo quando «são coloniaes, nada sabem (!). Assim será, mas aperfeçoe-se «a actual Junta Consultiva do Ultramar, ou crie-se um Con- «selho Superior das Colonias, composto de pessoas idoneas, «com largos serviços coloniaes e bom senso. Em resumo, en- «tendo que as leis são para as Côrtes, e que a *descentralização* «*administrativa* deve por enquanto resultar do alargamento das «attribuições executivas dos governadores, e da intervenção dos «*cidadãos coloniaes, onde os houver*, em corporações meramente «administrativas.

«Seja o governador *bom*, possua a absoluta confiança do «governo, e a administração correrá optimamente, sem neces- «sidade de parlamentos locais. Acho oportuno o art. 9.º do «(seu projecto, eliminando a alinea 2). Não basta só um bom «governador: é tambem indispensavel um bom orçamento, não «de estados, mas de provincias, isto é, as provincias ultrama- «rinas não devem viver financeiramente isoladas umas das «outras, como tambem não vivem as da metropole, e não é só «esta que deve subsidiar as colonias que d'isso careçam. Para «o orçamento ser bom, basta que elle se baseie em proposta do «governador, ouvidos os chefes dos serviços, e que... não haja «ministros que, de uma penada, cortem a terça ou a quarta «parte das despesas propostas. Sempre os *homens*, e tanto o

«são os ministros como os governadores, e quasi identico é o
«criterio que preside á escolha de uns e outros. Bom ou mau,
«o essencial é que o orçamento se cumpra, como qualquer outra
«lei, ...o que nunca succede, asseguro-lhe, á parte rarissimas
«excepções, e ainda na hypothese do orçamento decretado ser
«igual ao proposto. Não me refiro é claro, quanto a infracções,
«às despesas extraordinarias ou ás imprevistas, embora estas
possam ser auctorisadas, ainda nos casos mais urgicos, me-
«diante proposta telegrafica.

«Ora os orçamentos decretados pelas Côrtes, ou pelo poder
«executivo central (que não pode deixar de ser superior a qual-
«quer governador ainda que voltassemos a ter Affonsos de
«Albuquerque e Vascos da Gama) poucas vezes são cumpridos.
«Imagine o que succederia se fossem decretados pelos con-
«selhos de governo e governadores.

«Quanto aos governadores de districto, entendo que devem
«ser da escolha e confiança dos governadores da provincia, e,
«como seus delegados *de confiança*, ter attribuições tambem
«mais largas do que as actuaes. Discordo perem de um alar-
«gamento tão radical como é o do projecto. Para justificar esta
«minha opinião, ou antes, para a explicar, peço simplesmente
«a V. Ex.^a que percorra a lista dos seus antecessores. A quan-
«tos d'elles confiaria V. Ex.^a as attribuições que pelo projecto
«teriam n'esse districto? Quantas pessoas conhece V. Ex.^a com
«as aptidões e o bom senso essenciaes para superintender nos
«caminhos de ferro, porto e alfandega de Lourenço Marques?
«Ponha V. Ex.^a de parte a sua modestia, e use da maxima
«benevolencia na contagem, e verá que chegará a numeros
«desoladores. Sempre sem lisonja, eu não hesitaria em confiar-
«lhe as attribuições que propõe, mas, sempre tambem com
«franquesa, eu creio que V. Ex.^a não as confiaria a qualquer
«dos seus collegas n'essa provincia, com excepção, talvez, do
«governador da Zambesia. E isto porque sejam raros os rapazes
«de intelligencia e de saber (os velhos não servem para os

«distritos)? Não; mas porque são; entre nós pelo menos, pouco
«(numerosos os novos, e os velhos, que tenham o senso neces-
«sário para governarem sem tutela cuidadosa. Já se vê que eu
«dou uma extraordinaria importancia ao elemento *homem*,
«(referindo-me, é claro, aos *chefes*. Temos muito boa gente para
«tudo, menos para *chefes*. E V. Ex.^a que é tão distinto cultor
«dos estudos historicos, compare os *chefes* que tivemos antes
«de Alcacer-El-Kibir e depois. Antes: que grandes *chefes*,
«(militares e de governo! Depois, muitos homens bons, mas
«rarissimos, e cada vez mais, bons *chefes*! Estarei em erro?
«Talvez.

«Encontro tambem uma dificuldade no seu projecto: a de,
«sem larguissimo dispendio, a provincia poder dispôr de
«technicos experimentados e auctorisados em obras publicas,
«agricultura, etc. Na metropole ha os *conselhos superiores*
«d'essas especialidades, que são estações de grande utilidade
«para a administração. Ahi, os chefes de serviço terão, habi-
«tualmente, os meritos e, principalmente, a experiencia neces-
«saria para bem aconselharem o governador geral? E quando
«a tenham, o conselho de um só não basta. Lembre-se V. Ex.^a
«das centenas de contos que inutilmente ahi se gastaram com
«as obras do porto quando eram feitas, sem previa consulta dos
«competentes, e só pela indicação de um director especial.

«Quanto ao resto do seu projecto, concordo de um modo
«geral. E, acerca de todo elle, devo lembrar que apenas o li
«rapidamente, sem o meditar, porque não queria corresponder
«á amabilidade da sua consulta com uma resposta demoradis-
«sima, que, porventura, poderia induzil-o a suppôr que V. Ex.^a
«não me merecesse o grande apreço em que sempre o tive.
«Que este meu sentir e aquella rapidez de leitura me absolvam
«ante o seu lucido espirito do que n'esta carta, escripta ao
«correr da penna, revele de ignorancia, caturrice ou rotina, da
«minha parte. Que o tranquilise a affirmação de que não será
«por minha influencia que o seu projecto não venha a ser en-

«saiado. Pelo contrario, asseguro-lhe que eu muito estimaria
«que elle fosse decretado para execução provisoria, porque
«entendo que o melhor meio de apreciar o valor real de um
«systema de administração é a experiencia.

«Termino felicitando-o pelo seu bello trabalho. Ouvi, ou
«li, muitas vezes discursos, conversas e artigos sobre descen-
«tralização das nossas colonias. E, porem, a primeira vez que
«vejo uma solução positiva do problema, em termos de que
«me é licito discordar, mas que não considero como um simples
«devaneio de quem não fosse muito capaz de executar o que
«projectou.

«Creia-me sempre

De V. Ex.*
Collega e camarada
F. F. Dias Costa.»

★
★ ★

Discute-se nesta carta o projecto inicial do qual veio a
resultar a *Reforma Administrativa da Provincia de Moçambique*
que celebrizou Aires de Ornelas como homem de Estado dentro
e fora do País, principalmente na África do Sul britânica. Tão
grande é o interêsse intrínseco, embora retrospectivo, da crítica
nela feita que seria pecado de vaidade comentá-la nesta des-
pretenciosa *Advertência*. Fique isolada, na sua eloquência pró-
pria, como retrato do espirito do signatário e da época que
então se atravessava.

Registe-se apenas como subsídio histórico o depoimento
insuspeito e decisivo que nos vem trazer à verdadeira autoria
do projecto inicial sôbre a qual parece terem sido ultimamente
lançadas dúvidas.

Da primeira à última palavra, essa Reforma Administrativa
é obra de Aires de Ornelas.

É facto que depois de montado todo o esqueleto do diploma apenas por sua mão, consultou mais tarde muita gente sôbre a roupagem, primeiramente como governador do distrito de Lourenço Marques seguidamente como ministro. Bastará dizer que o *processo* especial do decreto, ainda hoje carinhosamente conservado pelo Dr. Francisco Ferrão de Castelo Branco, primo co-irmão de Aires de Ornelas e seu antigo secretário no govêrno do distrito de Lourenço Marques, contém nada menos de *quinze* provas sucessivas, tiradas na Imprensa Nacional e tôdas comentadas nas amplas margens pelo punho das pessoas consultadas. Alguns alvitres foram aproveitados, nem para outro efeito o ministro decidiu pedi-los, outros rejeitados: mas da aprovação ou rejeição foi êle sempre o único juiz. Nenhum dêsses pareceres reveste, porém, nem de longe, o carácter de colaboração: não passaram de lembranças, de pormenores, ou de retoques em um ponto ou outro. Do princípio ao fim a obra saú da sua inspiração, dos seus conhecimentos, do seu raciocínio, da sua longa experiência e meditação — assim como finalmente resultou da situação de ministro, com autoridade muito especial, que Aires de Ornelas soube conquistar pelos seus talentos e serviços antes de nenhum outro dos *coloniais* seus companheiros ou contemporâneos. De entre estes, um ou dois vieram a suceder-lhe na pasta com insignificante intervalo de tempo: e todavia nenhum deu qualquer passo para diante na matéria, seguindo o precedente, applicando a doutrina a outras colónias: decerto não puderam.

Nem a ideia mais ou menos vaga de *uma* reforma da organização ultramarina, datada de 1869, continha novidade. Quem forragear nos arquivos dessa data recuada decerto encontrará queixumes de todos os governadores gerais do tempo, tão desapontados devem ter ficado mais uma vez com a insuficiência de poderes para administrarem proveitosamente. E nem só desde essa data, mas muito mais detrás! Começou D. Manuel I

com o pé direito ao *entregar a bandeira real* a D. Francisco de Almeida dizendo-lhe:

*«Muito honrado Dom Francisco meu amigo e vassalo,
«eu vos entrego esta bandeira do sinal da Vera Cruz
«eu vos dou todo poder como minha pessoa com titulo
«De Viso-Rei da India... com que fareis tudo o que vos
«parecer serviço de Deus e meu...»*

Devem depois ter piorado as cousas, pois já D. Sebastião teve de escrever a D. Luiz de Ataíde:

*«Se alguns regimentos forem em contrario destas
«cousas suponde que me enganaram e por isso não haja
«nada que vos estorve isto.»*

Com o raiar do liberalismo levou-se o Ultramar à situação que Mousinho assim descreve:

*«Os processos administrativos pelos quais se tem
«governado ou antes desgraçado as nossas colónias
«cifram-se em convenções e ficções. Vastíssimos terri-
«tórios convencionalmente nossos onde não exercíamos
«influência alguma; régulos poderosos ligados à Coroa
«portuguesa por vassalagens fictícias; um sistema de
«governo convencionalmente liberal em que cidadãos
«improvisados elegiam num fingimento de votação um
«deputado fictício de antemão designado pelo ministério
«e tão desconhecido no círculo quanto desconhecedor do
«país que representava; municípios de convenção onde
«não havia vereadores decentemente elegíveis nem elei-
«tores que soubessem que o eram nem mesmo receita
«municipal que administrar; oficiais de segunda linha
«sem segunda linha, batalhões e companhias de primeira
«linha sem oficiais nem soldados; professores sem escolas*

«e escolas sem discípulos; missões sem missionários, padres sem igrejas, igrejas sem fiéis; até um serviço de saúde quási sem médicos, pois que tal nome não merecem os curandeiros da escola de Goa que pululam por lá. E nas notícias que vinham para a Europa não poucas vezes se falava em vitórias gloriosíssimas em que não havia tomado parte um único soldado português, em auxiliares de uma dedicação inabalável que no dia seguinte eram rebeldes declarados, em patriotas beneméritos almas de antigos heróis em corpos tismados de bandidos pretos e mulatos, enfim os fumos da Índia de que falava Afonso de Albuquerque. E sôbre tudo isto muitos maiores e coronéis, bastantes comendadores, inúmeros officios, relatórios folhudos, muita lei, muito decreto, muita portaria, muito regulamento inexequível. Words, words, words!»

O célebre Relatório de António Enes, datado de 1893, é a mais acerba verrina que possa imaginar-se, afirmando no seu período mais doce:

«Nesta revista das causas reais e supostas do atraso da província não encontrei uma só essencial, orgânica, que derive dela, do seu solo, dos seus habitantes, de quaisquer factos naturais que a administração não possa corrigir: depararam-se-me, porém, muitas culpas e muitos erros dessa administração.»

Ora, como é sabido, a província de Moçambique (e com ela e atrás dela o Ultramar inteiro) esteve em extremos de perdição entre 1889 e 1897. A acuidade da crise determinou a ida à Contra-Costa, não só de degredados e de officiais de Marinha, para quem foi cínico uso dizer-se que a África tinha sido feita por Nosso Senhor, mas também de alguns milhares de outros

reinois à frente dos quais se destacaram Enes, Coutinho, Serpa Pinto, Caldas Xavier, Galhardo, Costa, Couceiro, Freire de Andrade, Ornelas e Mousinho, para mais não citar. Todos estes homens, inteligentes, fortes e dedicados, viram no local os defeitos da situação e almejando por corrigi-la fizeram de lá e depois cá ampla propaganda em favor da reforma radical. A ideia andava, pois, *no ar*, no desejo de todos, nos bons propósitos de alguns, ou seja daqueles que pensaram ascender a situação de dar-lhe corpo e alma. Quiseram as circunstâncias, em parte criadas por êle próprio, que tocasse êsse dever a Aires de Ornelas. De como o cumpriu, fala adiante o traslado da lei. Reconheça-se que por êsse cumprimento do dever, apontado pela inteligência, sentido pela consciência, a sua memória bem merece a gratidão, o respeito e a admiração de todos os portugueses.

O notabilíssimo diploma não perdurou. A mudança de regime deu aso a cataratas de legislação defeituosa que tanto tem custado nos últimos tempos a canalizar devidamente. Os maus efeitos acumulados durante êsses vinte anos decerto desaconselharam agora o regresso puro e simples àquilo que êle deixara, tão bem pensado no seu tempo. Foi mister refazer a obra, com alterações no plano: graças a Deus saíu excelente — ousa dizê-lo quem como veterano de África tem idade, experiência e serviços para julgar.

A Aires de Ornelas resta, porém, como estadista, a glória de haver sido o *primeiro* homem público português, senão a ver e a sentir tôda a grandeza do Império Colonial (pois certo é que *para dentro* outros afinaram pelo mesmo diapasão) pelo menos a bem mostrá-la aos seus contemporâneos, a dedicar anos de labor e cabedais próprios ao sólido assentamento dos seus alicerces governativos, a definir pela doutrinação e em forma legal princípios e métodos que ainda hoje senão para sempre presidem à sua construção incessante.

Como ministro, apenas durante vinte meses escassos, fêz

tudo quanto pôde nas circunstâncias em que se achou, ou seja, como se vai ver, muito e ótimo. Das alturas ainda superiores até onde penetrava, porém, a sua visão dos problemas e se dilatavam os seus objectivos de gradual realização deixou-nos perfeita definição, sempre utilizável como programa, de agora e do futuro, no monumental trabalho intitulado *O Ultramar Português*, neste volume incluído. Nem o maior entalhador de adjectivos seria capaz de embutir palavras de suficiente encómio aos méritos desse escôrço — certamente até hoje o melhor jámais traçado em português sôbre a expansão nacional marítima e ultramarina, sôbre a *navegação e a conquista*, como se diria na era de seiscentos: é ler — e aprender — e admirar (se ainda não passou de moda êsse puro deleite do espírito) a autêntica grandeza de alma do homem que tão bem soube ver, sentir e dizer quem nós fomos e quem devemos continuar a ser.

Muito haveria ainda a ajuntar sôbre os restantes trabalhos que completarão a Colectânea como documentação da universalidade de interêsses do autor. Mas não merece a pena alongar esta singela *Advertência* com escusadas palavras de outrem: o pouco que aqui se traçou bastará decerto para estimular curiosidades e essas são bem dignas de immediata satisfação.

Passe-se pois aos textos.

Novembro de 1934.

EDUARDO LUPI

LIVRO PRIMEIRO

MARINHA

/

DOUTRINAÇÃO

(CONFERÊNCIAS E MEMÓRIAS)

/

I

O PROBLEMA NAVAL PORTUGUÊS

ALGUNS ELEMENTOS PARA A SUA
RESOLUÇÃO

/



NO seu tão interessante quão pouco conhecido — *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal*, — narra o Visconde de Santarém as diligências empregadas pela França para alcançar ampla concessão de comércio em tôdas as nossas conquistas da Índia durante o reinado de El-Rei D. João IV; e duma memória do negociador francês, chevalier de Jant, — intitulada — *Au Roy, sur l'établissement de la Compagnie française en l'isle de Madagascar* — transcreve uma curiosíssima conversação do mesmo negociador com El-Rei, onde vemos compendiada tão clara noção da nossa política colonial, que nos parece que a sua verdade ainda hoje tem completa e cabal aplicação:

— «Que acrescentára El-Rei, escreve Mr. de Jant, que havia muitos anos que nenhum proveito tirava da Índia, antes, pelo contrário, fazia com ela grandíssimas despesas unicamente para conservá-la, despesas que seriam mais bem empregadas em Portugal que tanto delas necessita, e que nisto exclamára: «Prouvera a Deus que eu pudesse abandonar com honra a Índia Oriental!» Que o único motivo que lho estorvava era o interesse da religião; que os Holandeses e os Ingleses já lhe haviam feito várias propostas sôbre aquele particular, mas que

estremecia quando pensava que a religião católica havia de ser substituída pela dos hereges; que se reputaria por mais feliz se possuisse menos reinos remotos que lhe eram pesados e se contentaria com o Brasil, que intitulava a sua vaca de leite, em razão do avultado rendimento que lhe dava, sendo o termo médio dos navios que dali vinham anualmente carregados de fazendas de 100, juntamente com o Reino de Angola, as praças de África, as ilhas dos Açores, Cabo Verde, etc.; que juntos estes Estados com os de Portugal, não trocaria a sua condição pela de nenhum Príncipe da Europa, concluindo por afirmar que a multiplicidade de Estados divididos uns dos outros seria a ruína de todos os seus.» (1)

Tinha razão D. João IV como hábil político que era: não havia condição de monarca superior àquele que tivesse nos seus domínios o Atlântico como um lago português; esse era deveras o fim último a que deveria sempre tender a política nacional. E não era difícil nesse tempo, porque possuíamos todos os elementos desse domínio: as duas margens do Atlântico com o Brasil e Angola, os pontos de apoio no mar, as bases estratégicas, com os Açores e Cabo Verde, a prolongação do território nacional nos Algarves de além-mar com as praças de África. Tudo isto define e resume, com a precisão dum homem de Estado, El-Rei D. João IV. A perda do Brasil alterou o problema; deu-lhe uma feição mais resumida. Não percebemos também o valor das praças de África e o Marquês de Pombal deixou-as ir embora; hoje resta-nos, de tudo, os Açores, Cabo Verde e Angola.

Mas é a posse desses pontos que nos define actualmente o nosso problema naval, pelos menos na parte essencial: temos que ter no mar os elementos necessários para a defesa das bases

(1) Esta conversação tinha lugar em 1655. — V. *Quadro elementar*, Tomo quarto, Parte II. — Introdução, págs. CL.

estratégicas que possuímos e que marcam o que se conven-
cionou chamar o triângulo estratégico do Atlântico: Lisboa,
Horta, S. Vicente de Cabo Verde.

Donde provém a importância excepcional destes pontos?
Da sua posição em relação às linhas de navegação do
Mundo.

De facto, toda a navegação que entra ou sai do Mediter-
râneo passa, pode dizer-se, à vista de Lisboa, ou Lagos: os
Açores, o porto de Horta, estão quasi a meia travessia entre a
Europa e a América Central; o seu papel só terá que crescer
quando se abrir à navegação o canal de Panamá: então toda
a navegação entre a Europa, a América Central, a China, o
Japão, todo o oriente da Ásia e própria Austrália, passará em
águas açoreanas. Não menor é a importância do Porto Grande
de S. Vicente, estação carvoeira de primeira ordem, escala
natural da grande navegação a meio caminho entre a Europa,
o Brasil e a América do Sul. Acresce ainda que as 900 milhas
de Lisboa à Horta cortam a derrota dos navios que da Europa
se dirigem para o Mediterrâneo, ao passo que as 1:560 milhas
que separam a capital do Reino de Porto Grande de S. Vicente
cortam também a passagem entre a América e o Mediterrâneo.
A posse destes pontos traz, portanto, consigo o domínio do
Atlântico.

Podemos nós garantir eficazmente a posse desses pontos?
Podemos nós aspirar a ter o domínio do mar no Atlântico?

É evidente que não, isso seria o mesmo que obrigar-nos a
ter no mar uma esquadra de combate de primeira ordem. Mas
temos a obrigação sagrada de defender o território nacional,
corre-nos o dever impreterível de assegurar a defesa marítima,
e, até onde pudermos, a inviolabilidade da nossa costa.

Tais são a nosso ver os elementos com que definimos o pro-
blema naval que a nossa situação no Mundo nos impõe. Mas
se a nossa situação geográfica é para nós elemento essencial ao
considerarmos qual deva ser a constituição da nossa força

naval, não é menos certo que a nossa situação política nos alivia de alguns dos encargos essenciais dessa defesa.

Somos, é certo, aliados da primeira potência naval do Mundo; não podemos por outro lado manter no mar uma esquadra de grandes unidades de combate, com valor efectivo constante. Os encargos sempre crescentes dêsses formidáveis navios impedem tôdas as potências, que não sejam as *grandes*, de entrar nesse caminho. Mas se queremos que essa aliança seja efectiva, se pretendemos sair do que, afinal, é praticamente um isolamento político completo, temos que responder por nós dentro dos limites das nossas forças, e é sob êste aspecto que o problema naval tem que ser encarado.

Tal foi a situação em que, na sua obra magistral, se colocou o sr. general Moraes Sarmento; seguimos por completo os princípios por S. Ex.^a expostos por forma que não tiveram contradição. Nessa orientação nos inspirámos no que procurámos fazer. E a exposição clara e simples do que isso foi prepara a enunciação da solução do problema naval português por forma que a um tempo garanta a dignidade nacional e seja ainda compatível com os recursos da nação.

Tudo o resto poderá ser muito espectacular, mas não passa de música celestial.

A ORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA DE MARINHA

Quando, na sessão da Câmara dos Senhores Deputados, de 11 de Março de 1907, tive ocasião de expor a forma como, no meu entender, deveria ser encarado o problema naval português, não pude deixar de insistir num princípio frequentemente esquecido por todos aqueles que desejam antes apresentar programas navais espectaculosos do que preparar cuidadosamente o ressurgimento do poder naval português. E esse princípio é o seguinte:

UMA ESQUADRA NÃO SE IMPROVIZA

Não basta ter navios, e meter-lhe dentro guarnições; quando soa a hora do combate êsses navios e essas guarnições dão-nos a esquadra de Cervera; e indo procurar o exemplo histórico da grande obra de Colbert, mostrámos a sua duração efémera, porque a nação não compreendeu o que ela era. A nação era então o Rei, é certo, mas o exemplo tem perfeito cabimento entre nós porque não só a massa da nação ignora por completo o que seja ou o que queira dizer o poder naval dum povo, mas ainda no que se pode considerar as classes dirigentes não supomos que essa compreensão seja muito mais nítida.

Por isso, ao assumir a responsabilidade da gerência duma pasta, cujo união de *Marinha e Ultramar* representa já em si um êrro grave de orgânica militar, entendemos dever de princípio procurar harmonizar o existente, quanto à *organização* em si dos serviços de marinha, com os princípios em que assenta a parte orgânica da ciência da guerra.

Em qualquer obra administrativa há uma regra geral a seguir quando se pretendem definir atribuições e fixar responsabilidades: é preciso ir descentralizando a autoridade em cada grau da escala hierárquica e ir ao mesmo tempo concentrando e definindo os poderes em cada um desses graus sucessivos. E assim, ao passo que por um lado cada um sabe o que lhe compete fazer e até onde tem autoridade para ir, há possibilidade de se criar e desenvolver o espírito de iniciativa nos diversos graus da escala hierárquica administrativa, podendo assim cada um ser na sua esfera de acção um administrador, em vez de todos serem apenas meros burocratas, numa engrenagem cujo motor não é, também, senão um burocrata mais carregado de expediente do que os outros. Só uma bem entendida descentralização de autoridade permitirá que o ministro responsável *administre e governe* com independência e com acção efectiva, em vez de se limitar a conformar-se ou não com os diversos pareceres das repartições competentes.

Tal foi o objectivo que tive em vista, dando autonomia às divisões da Secretaria de Estado de marinha, exercendo cada uma a sua acção definida: a maioria general, o comando superior das fôrças navais; a direcção geral, a parte administrativa dos serviços da armada; e a administração dos serviços fabris, a construção, reparação e conservação do material naval.

Não bastava porém criar a autonomia sem dar ao mesmo tempo os meios de a tornar prática e eficaz. Por isso se criaram os conselhos administrativos, há tanto tempo em vão reclamados pela armada, conselhos funcionando como delegados da

administração, gerindo por isso os fundos orçamentados e fiscalizados por uma Comissão Permanente.

Sobre as divisões autónomas, acordando em conferência os assuntos que lhes sejam comuns, exerce a sua acção o ministro por intermédio da Repartição de Gabinete.

Até hoje cremos não haver dúvida de que está reconhecido ter esta organização decididas vantagens sobre a anterior e salvo ligeiras modificações de detalhe poder considerar-se como boa e funcionando sem atritos.

O outro ponto para nós capital e que reputávamos, e reputamos ainda, essencial para a criação da marinha de guerra nacional, é o da separação completa do serviço colonial.

Não há dúvida alguma de que tôda a organização e tôda a orientação dada a todos os serviços de marinha entre nós, é exclusivamente o serviço nas colónias. Serviço no mar, tirocínios de embarque, tudo aquilo que é indispensável para criar o marinheiro de guerra, só é visto entre nós pelo prisma acanhado do serviço das colónias, onde muitas qualidades naturais se podem expandir, onde relevantíssimos serviços se prestam todos os dias, mas onde se não constituem nem podem constituir os elementos necessários a uma esquadra de combate, objectivo, cremos nós, único duma marinha de guerra. Desde a época, já remota, em que fôramos em Moçambique, chefe do Estado Maior do Comissário Régio Mousinho de Albuquerque, julgávamos imprescindível para a boa execução dos serviços que a Província dispusesse da sua marinha como dispunha da sua tropa de terra, e o então capitão dos portos de Lourenço Marques, o 1.º tenente Guilherme Ivens Ferraz, chegou a elaborar as bases em que êsse serviço privativo da Província deveria ser constituído.

Mais tarde, depois do Congresso Colonial Nacional, aparecia o sr. Pereira de Matos, um dos oficiais da moderna geração que mais autoridade tem conquistado pelos seus trabalhos, publicando o seu estudo — *A Marinha Colonial* — apresentado

ao Congresso Marítimo Nacional de 1902 que fazia suas as conclusões do ilustre oficial emitindo o voto:

1.º Que se separem por completo da armada os serviços de fiscalização policial e transportes das costas e rios das colónias;

2.º Que em cada Província ultramarina ou distrito autónomo se estabeleça, para o desempenho dêstes serviços, a marinha colonial, numa completa subordinação aos Governos locais.

E se isto ainda não nos bastasse, vinha em 1903 o sr. general Moraes Sarmento, na sua obra já hoje clássica entre nós — *A defesa das Costas de Portugal e a Aliança luso-inglesa* — escrever: «E a condição essencial, para que assim suceda, (organização das nossas forças navais), reside na *separação dos serviços militares de defesa e representação nacional, dos de fiscalização, policia e transportes coloniais, dotando cada um dêles com o material apropriado para o exercício de missões de sua natureza tão radicalmente distintas.*» (1)

No capítulo imediato, desenvolve Sua Ex.^a êste princípio, e quando faz referência aos votos do Congresso Marítimo Nacional acima transcritos, acrescenta a pág. 281: «Caso digno de nota: a tese em que se sustentava uma tão completa transformação da nossa marinha não mereceu a impugnação de um só dos membros presentes, sendo votada por unanimidade.

Este facto não pode deixar de constituir uma segura indicação para procedimento subsequente de futuros governos, com o que se dará à defesa marítima da metrópole a mais eficaz garantia.»

Tais foram as razões que nos levaram a apresentar ao Parlamento a proposta de lei relativa à Marinha Colonial; estávamos então, como hoje estamos, absolutamente convencidos da

(1) Op. cit., pág. 281.

grande verdade que encerra a frase do sr. general Moraes Sarmiento que deixamos sublinhada: o não podermos ter defesa marítima na metrópole, enquanto se não separarem os serviços privativos das colónias.

É, porém, de tal ordem a ignorância sobre os assuntos marítimos, que não faltou quem nos acusasse de querermos criar duas marinhas e de se fazer em geral guerra constante a uma proposta que traduzia não só necessidade impreterível e inadiável da defesa nacional mas ainda, ilusão falaz, julgávamos dever representar o sentir de toda a corporação da armada.

No relatório que a antecede expusemos como melhor soubermos os princípios que justificavam a proposta, fundamentando-a em verdades militares que não tiveram objecção alguma. Entendemos portanto, repetir aqui o que de essencial contém esse documento: é uma definição das bases em que se deverá constituir essa indispensável separação de serviços (1).

RELATÓRIO E EXTRACTO DA PROPOSTA DE LEI PARA A CRIAÇÃO DA MARINHA COLONIAL

«Vimos atrás como, há três para quatro dezenas de anos, os serviços navais de que careciam as colónias eram quasi exclusivamente da competência da marinha de guerra. Cabe agora examinar a situação actual, e ver se as mesmas condições se mantêm limitando a questão à sua forma mais simples, ou se essas condições passadas têm sido alteradas, exigindo a correlativa diferenciação de serviços e especialização de elementos.

«No aspecto mais lato do problema naval ultramarino há a considerar os seguintes serviços:

a) De soberania, representação e defesa por todos os mares,

(1) Como neste trabalho só fazemos exposição de princípios, não entramos no detalhe da proposta. Acrescentaremos apenas que a parte relativa a subsídios de embarque foi posteriormente regulada no decreto de 20 de Junho de 1907.

por todos os litorais e portos em que o interesse da nação, como um todo, predomina sobre o interesse especial de qualquer colónia;

b) De polícia, fiscalização, assistência e estudo local, tanto na sujeição a tratados e praxes internacionais de ordem e aplicação especializada a determinadas zonas marítimas e fluviais, como na directa salvaguarda e promoção de fomento a interesses particularizados em cada colónia;

c) De transporte e comunicações nas águas marítimas e fluviais de cada possessão;

d) De equipamento flutuante dos portos, destinado a facilitar neles a navegação e o comércio.

«O primeiro dos serviços citados compreende-se bem pela própria definição, e poucas linhas mais bastarão para o manter no devido realce. Esses importantes serviços nacionais, sempre de valor primacial na parte que diz respeito ao mar, só à armada podem ser confiados. Se a soberania, a representação e a defesa nacionais no seu aspecto mais lato já hoje não estão no Ultramar português unicamente exemplificadas pela marinha de guerra e a ela confiadas, porque outros elementos têm sido congregados, é fora de dúvida que deverão ter sempre nela um dos seus agentes mais poderosos.

«Num plano de defesa do império português, larga e completamente concebido, tem primordial lugar a utilização das naturais e magníficas bases de operações e pontos de apoio valiosos que temos espalhados, em tão larga escala, pelo porção ultramarina desse império; essa utilização implica a sua preparação e a sua defesa naval; uma e outra envolvem o emprego de elementos de força da armada. Como essa preparação e essa defesa tenham de ser constituídas em todos os detalhes da sua organização e da sua dotação de material, assim como na sua actuação por meio de divisões navais ou simples unidades, estacionárias em determinadas águas ou volantes no circuito

das possessões, é questão que não cabe considerar nos moldes restritos a que se cinge o presente trabalho.

«São problemas da defesa naval, portanto da defesa nacional, que competem à suprema política militar do país e a que só se alude para melhor precisar o ponto de vista adoptado.

«Quere-se deixar bem claro que, sejam quais forem as exigências e condições dos outros serviços navais a considerar nas colónias, à armada competem exclusivamente os que dizem respeito à soberania, representação e defesa navais do Ultramar como parte integrante da nação, e que no desempenho desses serviços tem a armada e terá sempre o seu lugar marcado nas colónias por forma insubstituível.

«Não sofre dúvidas em face do verdadeiro critério científico, político e militar, que a direcção de tais serviços deve ser cometida, em privativa atribuição, ao governo da nação soberana, único a quem compete dirigir a política nacional da qual esses serviços são instrumento. E só não será assim quando de futuro o estado de desenvolvimento material e moral das colónias lhes dê direito legítimo a terem voto influente na direcção geral de tal política, por intermédio de uma representação adequada e proporcional ao seu valor como partes do conjunto nacional, no seio dos mais elevados conselhos dirigentes desse agregado.

«Correlativamente, o encargo da manutenção de tais serviços, ou pertencerá só à metrópole, ou será coberto pelo Tesouro desta e pelas contribuições das colónias, conforme se der uma ou outra das condições acima expostas.

«Na situação actual do país e das suas possessões, tanto o encargo como a direcção exclusiva dos serviços navais de soberania, representação e defesa navais do Reino e do seu império ultramarino, pertencem necessária e logicamente ao primeiro.



«Os serviços de polícia, fiscalização, assistência e estudo que têm de ser exercidos nas águas marítimas e fluviais das colónias, compreendem a repressão à pirataria, ao tráfico da escravatura e ao contrabando, a assistência à navegação, o estudo hidrográfico e oceanográfico, e a colaboração com as forças de terra e mar na manutenção da ordem interna da colónia.

«Na sua simples enumeração, aparecem como inteiramente iguais àqueles que dissemos terem exigido em outros tempos toda a atenção e o máximo esforço da marinha de guerra. A aparência não é, porém, correspondida pela realidade dos factos.

«A pirataria está praticamente extinta, o tráfico marítimo da escravatura está reduzido a proporções mínimas, o contrabando pelas fronteiras oceânicas não avulta na quasi totalidade das colónias, a colaboração com as forças de terra na manutenção da ordem interna é cada vez mais rara, porque a ocupação efectiva e a submissão dos litorais pode dizer-se completa e a da zona interior vai alastrando a internamentos tais que anulam, ou pouco menos, essa cooperação tão valiosa em outros tempos já passados, embora próximos.

«Esses serviços, que foram de considerável importância para os mais altos interesses nacionais no tempo dos cruzeiros nas costas de Angola, de Moçambique, da Guiné e de Macau, nas épocas em que os navios e os contingentes das divisões navais eram o melhor e quasi o único recurso na salvação de catástrofes iminentes para algumas senão todas essas possessões, postas em risco pelo atraso da sua ocupação e pela insuficiência da sua organização militar terrestre, hoje que as circunstâncias locais estão muito melhoradas, ficaram reduzidos a proporções tão modestas que o seu valor se limita praticamente a um exclusivo interesse das colónias, e não de todas.

«Deslocada assim a questão do campo geral do interesse

nacional para o terreno restrito da conveniência das colónias, justifica-se a devolução do serviço, exonerando dêle a armada, para uma outra marinha do Estado.

«Tem essa outra marinha do Estado de ser confiada ao pessoal da armada pelas exigências variadas do seu serviço, atrás citadas, pelo menos onde e enquanto subsistirem as condições especiais que presentemente o determinam.

«Pela sua própria natureza, porém, não podem ser satisfeitas por navios de combate — os únicos «navios de guerra» na lógica acepção da palavra; ao mesmo tempo, vários aspectos fixados na enumeração de serviços que atrás ficou feita, impõem umas certas características militares para os barcos que o executem.

«Na conjugação daquelas exigências de qualificação do pessoal com estas necessidades de adequação do material, reside a razão de ser da marinha colonial, como é geralmente entendida pelos oficiais da armada e pelas autoridades ultramarinas, e como é planeada nesta proposta de lei.



«Ocioso será por certo dizer que todos os serviços de transporte e de comunicações marítimas devem ser pelo Estado confiados à navegação mercante e de preferência à nacional. Não pode, porém, perder-se de vista o facto incontestável de que por enquanto, e ainda por bastante tempo, êsse concurso da marinha mercante nalgumas das nossas colónias, ou nalguns pontos de várias delas, não é bastante desenvolvido para evitar à administração a necessidade de concorrer com os seus próprios recursos para complementá-lo. Só no distrito de Moçambique, em quatorze portos com os quais a sede do govêrno precisa de manter comunicações e transportes freqüentes e regulares, apenas um dêles é escala de vapores mercantes; na Guiné e em Timor dão-se circunstâncias análogas.

«Emquanto subsistir êsse estado de coisas há, portanto, necessidade absoluta de contar com serviços montados e mantidos pelo Estado para suprir tal deficiência. Será à marinha colonial que se recorrerá, entregando-lhe também essas funções, mas — repetimo-lo — só enquanto e aonde fôr absolutamente indispensável que as desempenhe.

★

★ ★

«Finalmente, cabe agora considerar a maneira de satisfazer ao equipamento flutuante dos portos, destinado a servir neles de auxílio e atracção à navegação mercante e ao comércio.

«Necessitam estes serviços, é certo, de pessoal e material marítimo. Certo é, porém, que rebocadores, dragas e escaleres a vapor, não só não carecem como mesmo excluem na sua construção quaisquer características militares. Tão pouco o pessoal que tenha de os tripular há mister dos conhecimentos especiais que só se adquirem nas escolas e a bordo dos navios da marinha de guerra. No interêsse simultâneo, da armada, do ultramar, e do aproveitamento de aptidões da população civil, são, pois, êsses serviços excluídos da organização da marinha colonial a que visa a presente proposta de lei, ficando para ser considerados no diploma que estatuir as bases de organização das direcções e capitánias de portos nas colónias.

★

★ ★

«Resumida assim a organização da marinha colonial à criação de elementos e montagem de um sistema que satisfaça às necessidades da polícia, fiscalização e assistência marítima e fluvial, e ao estudo hidrográfico e oceanográfico, com temporária acumulação dos serviços de transporte e de comunicações marítimas, cabe agora voltar a apreciar, sob o ponto de vista exclusivo do serviço das colónias, o desenvolvimento com que



AIRES DE ORNELAS NA RESIDÊNCIA DA PONTA VERMELHA, QUANDO GOVERNADOR DE LO

esse sistema carece de ser planeado e os elementos de que é mister dotá-lo para atender aos fins em vista, satisfazendo-os suficientemente, mas dentro do mais rigoroso utilitarismo.

«A importância das esquadilhas fluviais na avaliação dos elementos convenientes à boa administração colonial é hoje incontestável. Indispensáveis na conquista e primeira ocupação de territórios não pacificados, necessárias ainda durante o período de rebeliões recorrentes que, com mais ou menos demora, se segue a essa primeira ocupação, relativamente económicas, em tal fase, por suprirem muitas deficiências de viação e, até certo ponto, equivalerem a cadeias de postos militares, tornam-se supérfluas ou, pelo menos, dispensáveis importando desproporcionado dispêndio, desde o momento em que a pacificação se efectuou, em que as conveniências da administração levaram à multiplicação de centros organizados, em que a abertura de vias e meios de comunicação e de transporte veio anular uma das melhores formas da sua utilização, quando, finalmente, o aparecimento de análogo material mercante tornou possível uma suficiente improvisação de flotilhas, em caso de eventual necessidade.

«É este segundo aspecto da questão o que de facto se dá hoje na colónia mais largamente dotada de esquadilhas fluviais, a província de Moçambique, e que determina a forte redução que nesse serviço se faz pela presente organização.

«Quanto à função dos navios costeiros nas águas marítimas das colónias, ficou ela traçada nas páginas anteriores com suficiente larguesa.

«Bastará agora, portanto, dizer que será o ponto de vista concreto da utilitária satisfação das reais necessidades presentes em cada colónia aquêle que presidirá à determinação dos elementos navais que lhe serão dados, com prejuízo de tôdas as considerações abstractas de errada comparação que possam ser deduzidas da extensão de litorais ou de cursos de rios, da multiplicidade ou escassez de portos, dos agregados relativos

2.^a É de tóda a vantagem que os serviços da marinha colonial relativos a cada distrito subalterno estejam sob a immediata dependência dos respectivos governos, como delegações dos governos de província, assim como acontece com os outros serviços militares — e é indispensável que se generalize a todos os outros serviços, excepto o eclesiástico e judicial —, devendo as capitánias dos portos acumular, junto dêsses governos, funções de estação competente análogas àquelas que competirão às secretarias navais de província;

3.^a Análogas razões militam contra a direcção centralizadora que aos departamentos competiria sôbre as capitánias de portos;

4.^a Ainda, além dêstes argumentos de doutrina, recomendam o corte dêsse laço, que se tornaria uma peia, importantes argumentos de facto, tanto em relação aos navios como às capitánias, depósitos e oficinas.

«Os litorais têm enorme extensão, as comunicações nem sempre são frequentes ou fáceis, as condições locais apresentam-se diversíssimas; e daí resulta que, para o efectivo exercício do comando e da direcção dos serviços, o departamento, immobilizado na capital, se veria sèriamente embaraçado pelo afastamento em que estaria, não só no espaço e no tempo, como no integral conhecimento das questões de detalhe.

«Casos referentes à gare marítima que é hoje o pôrto de Lourenço Marques, e que serão àmanhã os do Lobito, de Luanda, de Mossâmedes e de Quelimane, avaliados em pleno conhecimento pelos respectivos capitães dos portos, carecendo, por sua natureza, de urgente solução, e sendo esta da competência do govêrno local, não têm nada a ganhar e podem fàcilmente perder com a protelação — pelo menos — se houverem de ser submetidos a um departamento muito distante, e que seguramente não terá conhecimento dos assuntos em todos os seus aspectos e minúcias.

«Convirá, é certo, que sejam comunicados, para registo, a

uma estação central de informação, estatística e arquivo: essa estação pode ser uma «secretaria naval», não o «departamento marítimo».



«Estabelecido assim o essencial princípio orgânico da marinha colonial, como serviço exclusivamente subordinado aos governos locais, é mister levar êsse princípio até ao seu lógico extremo cortando de vez todos os laços que a possam ainda prender a quaisquer outros serviços públicos.

«Assim, prevê-se na proposta de lei a extinção do condomínio, até agora vigente, entre as divisões navais ultramarinas e os governos das colónias, quer em relação ao pessoal, quer em relação ao material.

«As unidades da armada que, como elementos de soberania, representação e defesa, destacarem para as águas do nosso ultramar, terão a sua vida própria, garantida intacta, pela previsão que se estabelece de não cederem um só homem ou o mais pequeno artigo do seu aprovisionamento à marinha colonial. Por seu turno, esta nada tem que depender daquela, limitando-se a acompanhá-la no cerimonial marítimo tradicional.

«No serviço, no comando, no cofre pelo qual correrão as despesas de uma e outra, a separação será completa; a metrópole por um lado, o ultramar por sua parte, ficam organizando, dirigindo, pagando os serviços, como melhor lhes parecer, como em suas forças couber.

«Não colide com êste ponto de vista, o que fica estatuído pelo art. 37.º relativamente à contribuição temporária do orçamento da armada para os cofres do ultramar, incapazes de suportar de chofre todo o encargo da nova organização.

«É notório que, estando ligados os dois serviços, era quasi

exclusivamente o tesouro da metrópole que arcava com o onus da despesa, sendo nesta escriturada.

«As colónias vão prosperando; é um facto que não pode tender senão a acentuar-se, e justo será também que, logo que estejam em situação de o fazer, aliviem o tesouro da metrópole do encargo que a êste advém com a manutenção de um serviço que a elas em especial interessa; por isso se estatue que essa contribuição, de comêço fixada no seu valor máximo, vá sendo reduzida metòdicamente e em proporção com o aumento de receitas nas colónias.

«Por outro lado, é fora de dúvida que a armada carece de mais recursos do que aqueles de que dispõe agora; damos a maior prova de reconhecimento dessa necessidade, destinando ao melhoramento dos serviços da armada tôdas as verbás que pelo funcionamento desta organização virão, seguramente e dentro de poucos anos, a ficar disponíveis além daquelas que desde já economiza.

★

★

★

«São inúmeros os inconvenientes que têm resultado, tanto para o ultramar como para a armada, da presente centralização e confusão de serviços.

«Numa rápida enumeração, e como suficientemente comprovativos, há a salientar os seguintes:

«O condomínio de governos ultramarinos e divisões navais em várias esquadilhas, o sistema das requisições de serviços nos demais casos, conduz na prática aos piores resultados, tanto de ordem moral como material.

«Nada há que justifique em boa razão, subordinar às divisões navais, sôbre quem recai o elevado e pesado encargo dos serviços de soberania, representação e defesa naval, a direcção dos navios de polícia e transporte tão exclusiva e intimamente

ligados à administração colonial. Mais do que ninguém, e por melhoria de razão mais do que os comandantes de divisões navais, que por breves meses apenas se demoram nesses cargos, os governadores das possessões ultramarinas, com o pleno conhecimento que só se adquire no local, e com responsabilidade directa da administração, sabem o que precisam, de quando e como o carecem. Funciona satisfatoriamente na Europa a especialização de atribuições, que ainda assim não é regra invariável; nas colónias, porém, o govêrno tem de se exercer pelo mando efectivo, não só pelo aspecto constitucional, como representante que é do executivo metropolitano, mas ainda perante as circunstâncias locais que requerem em absoluto essa unidade de direcção.

«Esta argumentação para todos colherá por certo, sem necessidade da illustração que lhe poderia ser dada por numerosos factos demonstrativos dos inconvenientes de tódá a ordem, que na opinião dos administradores coloniais têm condenado o condomínio até o presente vigente.

★

★

★

«Pelo que respeita à armada, e relativamente à constituição do seu material, pode dizer-se com segurança que dos embaraços causados pela centralização dos serviços, resulta uma das maiores causas da lamentável escassez de navios de combate na esquadra, assim como deriva a conservação de elementos sem o mais ligeiro valor militar.

«Divergem muito e são em absoluto inconciliáveis as condições a que devem satisfazer os navios da armada e os da marinha privativa das colónias. Daí tem resultado, por vezes, uma defeituosa aplicação dos recursos financeiros à construção, ou aquisição, de tipos de material naval incapazes de satisfazerem, por modo eficaz, às necessidades de serviços tão diver-

sos. O que vale o conhecimento pormenorizado das exigências dos serviços coloniais, comprova-o a judiciosa escolha das canhoneiras da esquadilha do Zaire e do tipo da *Chaimite*, baseada nas propostas de dois ilustres oficiais da armada que foram também distintos governadores do ultramar.

«O processo das clássicas canhoneiras de estação está feito e liquidado, tendo-as condenado no consenso geral para o serviço ultramarino os seus numerosos defeitos: está provado que são anti-higiénicas por limitações de construção e excesso de pessoal — condições inseparáveis do tipo — por serem pouco velozes, grandes de mais para muitas barras e rios, excessivamente artilhadas, dispendiosas em demasia e inaproveitáveis como meio de transporte, mesmo para umas dezenas de indivíduos ou de volumes, porque já para o seu pessoal e material são exíguas.

«O seu melhoramento, num sentido leva ao tipo realmente necessário, à pequena canhoneira abaixo de 500 toneladas, — e êle é por excelência o barco da marinha colonial —; no outro sentido, conduz-nos ao cruzador e mesmo ao couraçado, ou seja ao navio de combate, ao navio da armada.

«Este progresso, de cujo benefício já estaríamos de posse se os dois serviços há mais tempo tivessem sido separados, dando aos dirigentes de uns e outros a faculdade de procurarem os meios que lhes parecessem mais adequados, tem sido prejudicado pela indecisão proveniente da centralização de ambos.

★

★

★

«Mas não menores do que as dificuldades e atrasos que a vigente centralização tem trazido à constituição do material da armada, são as que lhe têm advindo para a organização, instrução e disciplina do seu pessoal.

«As tribulações dos navios em serviço nas colónias somam

sempre totais elevadíssimos, ascendendo hoje a 1:888 homens, sendo 1:459 oficiais e praças europeias e 429 indígenas; é isso devido, em parte ao número de navios, por vezes excessivo, e principalmente aos efectivos das corvetas e canhoneiras de alto mar, sem razão consideradas indispensáveis ao serviço colonial.

«Como são maus os climas, insuficientes e anti-higiénicos os alojamentos, êsse pessoal fornece elevado contingente de invalidados em todos os paquetes que regressam; e porque escasseia gente fresca para o render, são de todos os dias factos lamentáveis, tais como o de homens que são obrigados a permanecer em estação três e quatro anos — os que por mais resistentes ao clima nem logram a pouco invejável fortuna de regressar por parecer das juntas de saúde — ou o de serem mandadas seguir novamente para as divisões navais praças que pouco mais tempo descançaram na Europa do que o curto prazo de licença que alcançaram para apenas se restabelecerem dos maiores estragos sofridos na estação anterior, sem acabarem de refrescar por meio de uma razoável permanência nas águas metropolitanas. O prejuízo que daí resulta para o país em dinheiro e em gente, é impossível de traduzir-se exactamente por algarismos.

«A dureza do serviço obriga a estabelecer escalas de embarque, sempre difíceis de regular por maneira absolutamente equitativa, mas de irrepreável execução.

«É essa uma das maiores causas de imperfeição nos serviços da armada, porque traz consigo uma instabilidade geral, e conseqüente impossibilidade de instrução metódica, anula qualquer maior aproveitamento, dificulta a manutenção de uma boa disciplina, prejudica altamente a conservação do material.

«Um exemplo para concretizar, e escolhido no caso mais desfavorável para a tese por ser o do nosso melhor navio, empregado em manobras e viagens de representação, no desempenho das quais esteve quatro meses fora do pôrto de arma-

mento: em oito meses do ano de 1902, no cruzador *D. Carlos I*, e em relação a classes da lotação que somam 388 homens, as entradas e saídas de praças subiram ao elevadíssimo número de 991; a média desse movimento resultou em quatro praças por dia, a aumentar ou a abater!

«Pode ser eficiente um serviço militar sujeito a tais contingências?

«Pelo sistema que se propõe introduzir, continua, é facto, a servir na marinha colonial o pessoal da armada. Mas em muito menor número: 393 praças e oficiais em vez de 1:459, em navios adaptados às condições do clima e, portanto, muito mais higiénicos, recrutado voluntariamente e bem pago — e todos sabem quanto uma e outra condição são prova da garantia de resistência; além disso, o voluntariado é subordinado a regras que evitam a desorganização dos serviços da armada por permitirem a necessária estabilidade de guarnições nos navios da esquadra durante o prazo normal do seu armamento, e nas instituições de instrução.»



Antes, porém, de apresentarmos o nosso projecto ao Parlamento quiséramos ouvir a opinião da Junta Consultiva do Ultramar, visto interessar especialmente a administração das províncias ultramarinas. Da sua consulta extraímos o seguinte, como definindo a opinião desse elevado Corpo Consultivo:

«Satisfaz (a proposta) instantes reclamações dos governos ultramarinos e das estações superiores da armada, dando uma nova organização a êsses serviços para que possam, com muito menor dispêndio para o tesouro público, corresponder eficazmente ao que dêles se deve exigir.

«Desliga por completo os serviços navais ultramarinos das

funções da marinha de guerra, acabando com o dualismo vigente no comando e utilização dos navios... um dos principais defeitos da actual organização.

«A marinha de guerra poderá mais despreocupadamente preparar-se para o desempenho das suas elevadas funções.»

Não necessitamos inserir aqui as alterações de detalhe que a Junta apontava a alguns artigos da proposta. Não a estamos justificando nem defendendo, mas apenas os princípios em que ela se baseava, que reputamos verdadeiros e de aplicação indispensável para um dia se ter marinha de guerra.

Porque, e é preciso que insistamos nisto, se quisermos apontar os males de que enferma o nosso organismo naval, apparece-nos logo na cabeça do rol, como origem e causa de todos os outros, *o objectivo falso de todos os serviços de marinha, o serviço colonial*, em prejuízo do seu verdadeiro e único objectivo que é e deve ser a *defesa marítima da metrópole e colónias*.

Nem necessitamos alongarmo-nos na exposição dos inconvenientes de ordem moral provenientes de tão nocivo falseamento de objectivo: cinco mil praças, e seiscentos oficiais, vivendo de olhos fixos na famosa *escala de embarque*, verdadeira cabeça de medusa da corporação, que diligencia por muitas formas libertar-se dum serviço que é até certo ponto contrário à própria razão de ser duma marinha de guerra.

É certo: até agora, o official de marinha embarca até tenente. Alcançando o posto de capitão tenente, basta-lhe ir *durante um ano* comandar um navio (e que navio!) para subir todos os postos até capitão de mar e guerra! E obtida essa patente, cuja importância é escusado encarecer, se o official quiser seguir a sua carreira até ao fim, se pretender alcançar o pôsto de official general do mar, cuja designação de *almirante* deveria constituir, já por si própria, uma elevadíssima recompensa, precisa esse official dum dificultoso processo, que se chama oficialmente: Comando duma divisão naval.

Entendemos ser um caso de decôro nacional não expôr aqui o que seja êsse comando e como se exerce; demais é conhecido por todos os officiaes da armada que nos lerem: mas é por isso que, como corolário e consequência immediata da proposta de lei da marinha colonial, se seguia a apresentação da referente aos *tirocínios*; qual o seu objectivo, e como se procurava conseguir-lo, é o que consta da transcrição da proposta e competente relatório que é como segue:

RELATÓRIO E EXTRACTO DA PROPOSTA DE LEI REGULANDO AS COMISSÕES E TIROCÍNIOS DOS OFFICIAIS DA ARMADA

Senhores. — De entre as muitas reformas de que carece a organização e a administração da marinha, e que projecto submeter successivamente ao vosso exame, algumas há cuja urgência se impõe como necessária no desembaraço prévio da resolução do problema.

Apresenta-se entre elas como de inadiável consideração, a que constitui o objecto da presente proposta de lei destinada a remodelar as condições de serviço dos officiaes empregados em comissões da arma, e a ajustar a essas condições, assim como ao desempenho de tais serviços, as regras de promoção aos diferentes postos.

Têm regulado umas e outras até ao presente o decreto com fôrça de lei de 14 de Agôsto de 1892 e a carta de lei de 7 de Julho de 1898.

Publicados êsses diplomas em épocas em que o material naval ainda era mais reduzido e antiquado do que presente-mente, e nas quais a situação crítica do estado financeiro da nação impunha a redução do armamento naval, subordinadas no seu critério directivo à íntima ligação entre os serviços navais nas colónias e na metrópole, comprehende-se bem que careçam de uma remodelação que faculte o seu ajustamento à situação nova que vem criar a organização da marinha colonial em

completa separação da marinha de guerra e o provável desenvolvimento desta.

Segundo essas leis era condição base para a promoção aos diferentes postos a comissão de embarque fora dos portos do continente do reino por determinado tempo em cada posto.

Tedricamente excelente, porque deve ser pelo embarque e em navio que navegue, que o oficial venha a habilitar-se para o desempenho das funções, sempre de maior responsabilidade, que a promoção envolve, na prática resultava um estado de cousas bem diferente.

É geralmente sabido que afora as viagens de longo curso dos transportes, as viagens de instrução dos aspirantes e uma ou outra comissão de representação naval com carácter diplomático nos mares europeus ou sul-americanos, o embarque fora dos portos do continente do reino tem sido representado pelo serviço de estação nos mares coloniais.

Ora de facto, por menos adequados ao serviço colonial, os maiores e melhores navios em serviço nas divisões navais ultramarinas têm sido os que menos têm navegado.

Por outro lado, o processo de recrutamento das guarnições dos pequenos navios, lanchas-canhoneiras e vapores costeiros, que tem sido usado e que tem consistido em constituir-las com pessoal destacado de todos os navios das divisões navais, tem dado na prática os maus resultados que são de calcular em face de uma tal instabilidade de pessoal, com que sofre grave quebra a linha militar dos navios.

Mas há mais. Nas divisões navais ultramarinas foram-se arruinando alguns dos mais velhos navios em serviço e um compreensível constrangimento em ver desaparecer cascos tornados gloriosos por dezenas de anos de aturados serviços, acompanhado de uma tal ou qual conveniência em dispor de depósitos ou enfermarias flutuantes, fizeram com que esses veteranos fossem conservados como pontões em armamento especial.

E a seu bordo, porque estavam fora dos portos do conti-

nente do reino no mesmo duro serviço de estação, se foram contando tirocínios de embarque — até mesmo de comando — como habilitação de promoção.

Tem sido tão sensível a falta de navegação nas divisões navais que é sempre com as maiores dificuldades e pelo socorro de todos os artifícios, passando de um navio que entra no porto para um que sai, que os guardas marinhas têm obtido — e nem sempre — o modesto número de dias de navegação de que carecem para a sua promoção a tenentes.

Parece-me ter dito o bastante para mostrar como a condição base do tirocínio de habilitação dos oficiais, para a promoção a novos postos e a novas responsabilidades, está funcionando imperfeitamente, nesta época em que tôdas as nações se empenham em dar ao seu pessoal a mais sistemática e intensiva treinamento.

Outros defeitos tem a lei de promoções, e não menos graves. Para um dos mais salientes e de mais nocivas conseqüências para o serviço, vou chamar a vossa atenção. É que pode um oficial subir todos os postos até capitão de mar e guerra sem ter comandado um só dia e a almirante só com um ano de comando em tôda a sua carreira militar; se disser mais que êsse único ano de comando pode ter sido passado em terra num depósito de divisão naval, ou num pontão, terei demonstrado bem a absoluta necessidade de reformar a lei que tal permite.

Não se terá dado o caso extremo, mas é mister garantir-se a nação, por lei adequada, a que êle não venha a dar-se.

Quís-me parecer que só por uma discriminação de comissões de serviço, permitindo o apuramento daquelas que por mais valiosas para a habilitação profissional do oficial devem constituir a condição base dos tirocínios de promoção, se chegaria ao resultado desejado.

A essa exigência tem de andar forçosamente ligada uma harmónica limitação das durações de tôdas as comissões de serviço na arma, para que todos possam ter as mesmas oportunidades.

Na conjugação dessas duas regras reside, em linhas gerais, o critério que presidiu à elaboração da proposta de lei que submeto à vossa esclarecida atenção e atento exame.

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º Consideram-se na arma os oficiais dos quadros efectivos empregados no serviço naval do Estado em:

- 1.º Comissões de embarque;
- 2.º Comissões em terra.

Art. 2.º São classificadas como comissões de embarque no serviço naval do Estado, tôdas as comissões de serviço que os officiais desempenhem por determinação da autoridade competente para lhas ordenar, a bordo dos navios da marinha de guerra portugueza, a bordo dos navios da marinha colonial, a bordo dos navios de marinhas de guerra estrangeiras, e a bordo de transportes mercantes ao serviço do Estado; e subdividem-se em:

- 1.º Serviço no mar;
- 2.º Serviço nos portos.

§ único. Será descontado do serviço de embarque todo o tempo de licença ou de hospitalização excedente a um mês em cada ano civil, ainda mesmo quando o official não seja abatido ao efectivo do navio em que houver embarcado.

Art. 3.º Será classificado como serviço no mar todo o que fôr feito em navio de guerra em completo estado de armamento, navegando ou fora do pôrto de estacionamento quando o tenha regularmente fixado.

§ único. Em Lisboa o pôrto de armamento será a leste da Torre de Belém.

Art. 4.º Será classificado como serviço nos portos, todo o que fôr feito em navio de guerra que não esteja nas condições do artigo anterior.

Art. 5.º São consideradas comissões em terra no serviço naval do Estado aquelas que os officiais desempenhem:

1.º No serviço das pessoas reais;

2.º Na Majoria General da Armada, na Direcção Geral da Marinha, no Conselho General da Armada, e no Conselho Supremo da Defesa Nacional;

3.º Nos departamentos marítimos e nas capitánias dos portos do continente e das ilhas adjacentes;

4.º Nos arsenais ou outros estabelecimentos, nacionais ou estrangeiros, destinados à construção, reparação e conservação do material naval;

5.º Na Escola Naval como director e secretário;

6.º No Corpo de Marinheiros;

7.º Nos tribunais militares;

8.º Na Escola de torpedos e electricidade;

9.º No serviço diplomático extraordinário ou de carácter não permanente;

10.º No Corpo de Alunos da Armada.

§ único. Será contado como comissão de embarque e de serviço no mar ou de serviço nos portos, conforme os casos, todo o tempo de serviço de embarque feito sob determinação da autoridade competente, pelos officiaes empregados nas situações especificadas neste artigo.

Art. 6.º O serviço dos officiaes dos quadros effectivos na arma será desempenhado sob a forma de «comissões,» de duração regular, como fica preceituado na tabela seguinte.

§ 1.º Em cada grupo de três comissões de serviço na arma desempenhadas interrupta ou ininterruptamente, uma, pelo menos, será sempre em serviço no mar.

§ 2.º O official que, estando no desempenho de qualquer das comissões da tabela, se ofereça para o serviço da marinha colonial, não poderá deixar de satisfazer ao limite mínimo de permanência na comissão, mas continuará nela além desse limite e sem que seja dada nova comissão, a fim de poder passar ao referido serviço.

Art. 7.º Além das condições gerais para a promoção esta-

belecidas no decreto de 14 de Agosto de 1892, devem os officiaes de marinha satisfazer às condições especiais de tirocínio no posto como fica preceituado seguidamente:

1.º Como segundos tenentes — dois anos de serviço no mar;
 2.º Como primeiros tenentes — dois anos de serviço no mar;
 3.º Como capitães-tenentes — dois anos de serviço no mar, sendo um ano no comando de navio em serviço no mar;

5.º Como capitães de mar e guerra — um ano no comando de uma divisão de navios ou de navio em serviço no mar;

6.º Como contra-almirante — um ano de comando de uma divisão de navios em serviço no mar.

Art. 8.º Os officiaes que por falta de tirocínio de embarque não hajam sido promovidos, alcançarão promoção quando, satisfeitas as condições gerais desta tenham cumprido o mesmo tirocínio, occupando então o lugar da escala que corresponder à vacatura que forem preencher.

§ 1.º Quando, ao tempo de existir vacatura a preencher pelo official não habilitado com o tirocínio completo, esteja este

Comissões	Duração mínima	Duração máxima
De embarque em serviço no mar:		
1 — Cruzadores	2 anos	3 anos
2 — Canhoneiras	2 anos	3 anos
3 — Navios torpedeiros e mineiros	3 anos	4 anos
De embarque em serviço nos portos:		
4 — Navios escolas	3 anos	2 anos
5 — Outros navios	1 ano	4 anos
Em terra:		
6 — Serviço das pessoas reais	Sem limite de duração	
7 — Majoria General, Direcção Geral	1 ano	2 anos
8 — Conselho General e Conselho Supremo da Defesa Nacional	2 anos	4 anos
9 — Departamentos, capitánias, delegações marítimas	2 anos	3 anos
10 — Arsenais nacionais e estrangeiros	2 anos	3 anos
11 — Direcção e Secretaria da Escola Naval ...	2 anos	3 anos
12 — Corpo de marinheiros	1 ano	3 anos
13 — Escola de torpedos e electricidade — commandante e instructores	4 anos	Compativel com a satisfação de tirocínio para promoção. Idem
14 — Corpo de alunos da Armada — instructores	4 anos	

já embarcado em navio em serviço no mar para satisfação do preceito, a sua promoção verificar-se-á logo que seja completo o tirocínio e o official conservará a sua anterior situação na escala, sendo considerado supranumerário no respectivo quadro até que seja incluído neste, na primeira vacatura.

§ 2.º Se o official nas condições previstas pelo parágrafo anterior tiver interrompido involuntariamente o tirocínio, deverá ser promovido logo que o conclua, sendo considerado supranumerário até entrar para o quadro na primeira vacatura, conservando a sua situação anterior na escala.

Art. 9.º Os officiaes que forem desempenhar quaisquer comissões de serviço para o ultramar não serão dispensados de nenhuma das condições exigidas nesta lei para entrarem no quadro efectivo.

Art. 10.º O Ministro da Marinha pode, sem prejuízo do serviço, conceder licenças temporárias sem vencimentos a officiaes de marinha para comandarem paquetes nacionais, contando-se-lhes o tempo para a reforma e conservando o seu lugar na escala mas sem dispensa dos tirocínios estabelecidos pelo art. 7.º.

Art. 11.º O Ministro da Marinha pode, sem prejuízo do serviço, conceder licenças temporárias sem vencimentos a todos os officiaes das diversas classes da armada, contando-se-lhes o tempo para a reforma e conservando o seu lugar na escala, mas sem dispensa dos tirocínios estabelecidos pelo art. 7.º

Art. 12.º Os officiaes das diversas classes da armada sujeitos às disposições do art. 32.º da Carta Constitucional e os que sendo pares do reino não tiverem satisfeito o tirocínio exigido para o acesso, são promovidos como os designados no art. 116.º capítulo VIII do decreto de 14 de Agosto de 1892 e sujeitos às disposições dos art. 119.º, 120.º e 121.º do referido decreto, conservando sempre o seu lugar no quadro activo e ocupando na escala o lugar que corresponder à vacatura que forem preencher.

Art. 13.º Fica revogada a legislação em contrário.

Como se poderia executar o serviço no mar prescrito nesta proposta?

Evidentemente, separado o serviço colonial, seguia-se a supressão das divisões navais e a de todo o material naval sem valor militar que hoje serve no ultramar e cuja utilidade é mais que discutível. As actuais canhoneiras de estação ainda aproveitáveis fariam serviço durante este período transitório nas colónias onde ainda estamos na conquista, que são a parte norte da Província de Moçambique e a Guiné. A canhoneira *Rio Lima* ficaria em Macau até estar pronta a canhoneira encomendada à casa Yarrow especialmente para serviço naqueles mares.

Duma maneira geral pensávamos aproveitar o que há na nossa marinha da seguinte forma:

Os três cruzadores, *S. Rafael*, *S. Gabriel* e *Adamastor*, mais económicos no consumo de combustível, ficariam destinados ao serviço de representação nacional no ultramar por meio de cruzeiros, de forma que estivessem sempre dois fora dos mares continentais.

Com o *D. Carlos*, *Vasco da Gama* e *D. Amélia*, juntamente com as canhoneiras *Pátria* e *Tejo*, se constituiria uma Divisão Naval de Instrução, em completo armamento, seis meses pelo menos, e que seria a verdadeira escola de mar para praças e oficiais; ainda poderia aproveitar-se a *Afonso de Albuquerque* e alguma outra canhoneira para os serviços da costa, pescarias e hidrografia, que também hoje praticamente não existem.

Consequíamos assim, cremos nós, que o serviço da marinha de guerra se começasse a parecer com o que deve ser: poderia haver instrução prática efectiva e eficaz, surgiria a necessidade de dar provas também efectivas de capacidade para o mar nos tirocínios para promoção que representariam assim um princípio de selecção. E ainda, o que reputávamos essencial, dar-se-ia mais estabilidade aos oficiais a bordo dos navios no mar, e diminuir-se-ia a permanência das comissões em terra. Numa palavra e em resumo, procurávamos dar vida e acção à matéria inerte.

A TRANSFERÊNCIA DO ARSENAL DA MARINHA

Não há dúvida que as duas propostas anteriores representavam matéria absolutamente nova entre nós. Da sua aprovação tiraríamos nós duas consequências essenciais. Por um lado, e desde logo, separado o serviço colonial, dotadas as Províncias ultramarinas com o seu serviço naval privativo, poder-se-ia, e só então, separar o ministério da marinha do do ultramar.

Do errado objectivo pelo qual até agora se tem orientado a marinha nacional, da subordinação de todos os seus serviços a esse falso objectivo, tem resultado a impossibilidade de separar esses dois ministérios, cuja união, como de princípio dissemos, representa um erro grave de organização militar.

É certo que este *desideratum* anda na mente de todos, é certo que já foi traduzido numa proposta de lei apresentada em Côrtes por um deputado que é também official de marinha, mas o que não é menos certo é que não vimos ainda traduzida a forma prática de o conseguir. Para realizar o querer, é preciso saber querer. Separar os dois ministérios sem ter primeiro dividido entre ambos os serviços, seria um grave erro que só viria trazer complicações num serviço já de si complicadíssimo, e só assim o primeiro titular da pasta autónoma da marinha poderia empregar a sua acção na criação da marinha de guerra

nacional, coisa que, não é demais repeti-lo, nós não temos nem vamos por ora a caminho de possuir.

Entendíamos pois, mau grado nosso, mas forçados pelos princípios, que a nossa acção à frente da pasta da marinha só poderia ter um objectivo muito modesto e pouco espectacular: era lançar os alicerces do grande edifício que deve ser o levantamento do poder naval português, e por isso não queríamos, por um lado, apresentar medida alguma que não representasse um passo andado no caminho que os princípios eternos da arte da guerra nos marcavam, e por outro cabia-nos a estrita obrigação de empregar as apertadas dotações orçamentais que os reduzidos recursos financeiros da nação punham ao nosso dispor, por forma a tornar quanto possível eficientes os escassos meios de acção de que dispõe a marinha portuguesa.

E assim, levados por esta ordem de ideias, entendíamos não podermos nunca ter uma esquadra sem possuímos uma *base naval*, nem esta satisfaria às suas condições necessárias se não pudesse ser defendida. A criação do novo arsenal de marinha, e a proposta de lei habilitando o govêrno à aquisição do material naval necessário à defesa móvel do pôrto de Lisboa baseavam-se portanto nesses princípios e obedeciam ainda à mesma orientação.

«Não basta para possuir uma marinha, construir divisões ou esquadras mais ou menos numerosas, constituídas por magníficas unidades de combate, dotadas com todos os aperfeiçoamentos ofensivos e defensivos, e pequenos navios rápidos ou que manobrem ao abrigo das investigações dos projectores inimigos e tripulá-los com guarnições instruídas e bem exercitadas. Para que estes navios possam desempenhar o serviço militar que dêles se espera, é necessário também que possam apoiar-se em portos e em arsenais; que possam reparar-se com facilidade em caso de avarias, limpar as suas carenas em diques ou em docas, que possam abastecer-se de carvão, munições, de víveres, etc. É necessário mais, que tão variadas operações

sejam susceptíveis de ser executadas no tempo de paz em condições que se aproximem quanto possível das do tempo de guerra.»

Assim fala a sub-comissão encarregada de responder aos quesitos que sobre o Arsenal da Marinha formulára o sr. Conselheiro Moreira Júnior: e justificando assim a necessidade de arsenais como complemento necessário e corolário indispensável duma marinha de guerra, não fazia senão aplicar o princípio geral de estratégia que manda considerar em primeiro lugar tanto em terra como no mar a base de operações. Na guerra naval essa base de operações é o pôrto de armamento, isto é, «portos militares, fortificados, dispondo duma defesa móvel própria, que garanta sempre a possibilidade da esquadra em operações os aproveitar como portos de refúgio, sendo necessário». (1)

Não carece justificar-se a asserção de que pôrto nestas condições só podemos ter em Portugal o pôrto de Lisboa, e, sendo assim, também é óbvio que a primeira obra a empreender era a da adaptação do Arsenal da Marinha ao seu serviço. E também o notava a sub-comissão já referida: «Têm inteira e absoluta actualidade as críticas feitas de larga data ao Arsenal da Marinha Portuguesa; em coisa alguma elas perderam de exactidão. São seus defeitos a fatal consequência do errado método que consiste em justapor a um conjunto concebido para necessidades de determinada época, engrenagens feitas para necessidades completamente diferentes.

A êsse erro nefasto se devem tais defeitos e o sistema actual em completa contradição com a organização industrial, assente sobre bases racionais.»

E mais adiante acrescentava ainda:

«É uma verdade que a mão de obra é tão cara e tão lenta

(1) José Tôrres — *Táctica e estratégia nas operações combinadas entre forças de terra e mar.*

no Arsenal, que constitui um dos vermes roedores da marinha.

Nunca será, pois, demais deplorar semelhante circunstância, nem será demais a luta para fazer penetrar no primeiro estabelecimento fabril do Estado hábitos e tradições de trabalho e actividade indispensáveis à vida de uma grande indústria. Mas ao fazer compreender ao operário a necessidade vital para êle de produzir rendimento intensivo à custa de esforço e de boa vontade, procurar se devem também, para as combater, as causas que mais avolumam o mal que se deplora e que faz com que o funcionamento do Arsenal da Marinha seja soberanamente ilógico.

Mas não admira que assim seja porque topograficamente considerada a faixa estreita e irregular em que se encontra assente o Arsenal, saltam aos olhos do mais desprevenido os defeitos da escassez do espaço, os da má orientação e falta de método com que foram distribuídas e agrupadas as oficinas, ao mais previdente fere-o a falta de desafogo e de comunicações para a parte do rio, e experimenta a impressão de que se não encontra num estabelecimento militar e industrial moderno, por o sentir encastrado na parte mais populosa da capital e afogado nela.»

Deixámos largamente a palavra à sub-comissão: ninguém com mais autoridade para expor os males: Encontrando-os assim expostos, cabia-nos procurar dar-lhe remédio. Mas a-pesar-da autoridade da sub-comissão, a uma coisa nos não resignaríamos, era a iniciar despesas avultadas para uma melhor, ou antes, menos má apropriação do terreno em que se encontra o Arsenal.

E não se argumente com o objectivo que possa vir a ter o novo arsenal. Abstraíndo, evidentemente, da construção dos grandes barcos de guerra modernos, limitando-nos às reparações, à construção de torpedeiros, destroyers e canhoneiras de serviço colonial, ainda assim, era opinião geral dos mais abalizados engenheiros ser insufficiente o espaço de que poderia vir

a dispor-se no actual arsenal, 6 hectares, quando só as docas maiores de Portsmouth ocupam 9; e na parte II do vol. III da sua obra — *Os portos marítimos de Portugal* — o sr. conselheiro Adolfo Loureiro escrevia a pág. 559:

«A construção dum arsenal com a área suficiente, seca e molhada, com o conveniente isolamento defensível e próximo de Lisboa, não me parece impossível realizar-se, estudando bem o local para elle no Mar da Palha ou para os lados de Montijo e de Coina, e recorrendo às dragas que farão o duplo serviço de rasgar docas e abrir canais e ao mesmo tempo de fornecer os aterros que forem precisos, podendo assim obter-se espaços terrestres e aquáticos que resolverão o problema.»

Posteriormente, na parte III do mesmo volume, escrevia o sr. Adolfo Loureiro o seguinte, a pág. 317:

Arsenal de Marinha e projecto do engenheiro Viegas

«Depois de escrita a notícia que sobre o nosso arsenal de marinha se lê na 2.^a parte dêste volume, deu a questão dêste arsenal um largo passo para a sua resolução.

E tão importante o considero, por ser o primeiro no caminho que sempre julguei o mais conveniente para a melhor solução e para o qual, desde que nela fui chamado a intervir, procurei encaminhá-la, que julgo dever dar notícia do estado em que se acha, tecendo os merecidos louvores ao illustre ministro que a fêz entrar no campo verdadeiramente prático em que entrou.

Já dei conhecimento do parecer das comissões, de que tive a honra de fazer parte, em que todos foram acordes na impossibilidade de fazer-se qualquer coisa boa na área acanhada de que dispõe o actual arsenal, bem como na sua inconveniente situação em relação à cidade, concluindo que o mais conveniente para o Estado e para o serviço, seria abandonar completamente êste arsenal e ir instalá-lo em outro lugar, ainda

que modestamente, mas com tudo o que fôsse preciso para acudir à construção e reparação naval da nossa armada.

Tendo chegado a marcar-se o lugar da Margueira para estas instalações, tive eu mesmo ocasião de iniciar os respectivos estudos hidrotopográficos e geológicos, que a breve trecho foram suspensos por falta de verba para o seu prosseguimento.

Depois dêsse passageiro despertar de tão prolongado sono, parece que de novo recafu no esquecimento, em que tinha jazido de há muito, a que era questão vital para a nossa marinha de guerra, a do seu arsenal marítimo. E nestas circunstâncias, passando a superintendência dêste estabelecimento para os srs. conselheiros Ferreira do Amaral e Augusto de Castilho, e não podendo estes alimentar a esperança de que o mal teria o remédio radical que fôra aconselhado na criação de um arsenal inteiramente novo em lugar adequado, procuram aqueles ilustres oficiais de marinha introduzir-lhe ao menos, os melhoramentos de que fôsse susceptível, quer pela construção de docas ou de ponte-cais, em que os navios em reparação pudessem entrar ou atracar, quer na melhor montagem das oficinas e emprêgo dos maquinismos mais perfeitos, quer no melhor regime e adopção dos processos para que o trabalho fôsse introduzido mais rápida e economicamente.

Deixaram aquêles ilustres oficiais a superintendência do arsenal de marinha, mas a sua passagem pela administração do importante estabelecimento ficou assinalada por providências tomadas e melhoramentos realizados, de que em outra parte dêste volume dei notícia.

No entanto, a questão do novo arsenal não deixava de preocupar todos os que se interessavam pela prosperidade da nossa marinha, que o mesmo é dizer pela prosperidade das nossas colónias, e por todo o nosso país.

O sr. conselheiro Aires de Ornelas, foi depois chamado aos conselhos da Coroa, entregando-se-lhe a pasta da marinha e ultramar, e, tendo passado uma parte da sua vida no ultramar

no desempenho de diversas comissões de serviço, sabia bem quanto o desenvolvimento e prosperidade das nossas províncias ultramarinas dependiam da nossa marinha de guerra para lhes dar protecção, fôrça e lustre. Merecia-lhe, portanto, a questão o mais alto interesse.

Sabia êle também, porque constava de documentos officiaes, que a enseada da Margueira havia sido apontada como podendo satisfazer à instalação de um novo arsenal de marinha; mas que a mesma localidade fôra depois destinada para a estação terminus dos caminhos de ferro de S. e SE., a qual por dever ser ao mesmo tempo uma estação marítima, havia dado occasião a diversos estudos hydrográficos e geológicos, para a organização do respectivo projecto, dos quaes poderia naturalmente reconhecer-se se estaria ou não prejudicada a ideia da construção ali de um arsenal naval.

Neste caso, teria de procurar-se onde havia no estuário do Tejo outro lugar para nele se implantar o novo estabelecimento.

No caso contrário, era mister averiguar como poderia ali estabelecer-se um e outro serviço, o dos caminhos de ferro e o da marinha, mas de forma a não se prejudicarem reciprocamente, antes podendo auxiliar-se e completar-se um ao outro.

Tendo sido o sr. engenheiro António dos Santos Viegas quem ultimamente completara aqueles estudos, e modificara o projecto da estação terminus dos caminhos de ferro do S. e SE., de forma a tornar-se mais fácil e económica a sua construção e mais em harmonia com as necessidades do serviço, em conformidade com as indicações que sôbre o assunto havia dado o conselho superior de obras públicas e minas, era por êste facto aquele engenheiro o mais competente para o novo estudo, que era preciso fazer e para o qual aliás o seu conhecido talento o recomendava já.

Por isso, havendo-lhe o sr. ministro da marinha feito pedir a sua informação sôbre o assunto, esboçou o illustre engenheiro um plano de adaptação dos serviços da marinha a uma parte

daquella enseada, desempenhando-se cumulativamente os serviços marítimos e dos caminhos de ferro do Estado, sem grandes embaraços ou inconvenientes.

Foi em vista dessa informação, que calara no ânimo do sr. ministro da marinha, que êste de combinação com o seu colega das obras públicas, encarregou o sr. engenheiro Viegas do ante-projecto do arsenal sob as instruções seguintes:

1.ª A estação dos caminhos de ferro e o arsenal seriam projectados em termos de ficarem independentes, e de se não embaraçarem mütuamente os respectivos serviços;

2.º Ter-se-ia em conta, na divisão dos terrenos a conquistar naquella parte do estuário do Tejo, as necessidades futuras de expansão dos dois estabelecimentos, subordinados a um plano metódico que, reduzindo ao mínimo a despesa immediata, seja o mais largo possível nas suas previsões;

3.ª As instalações destinadas a produção da energia eléctrica e ao abastecimento de água constituiriam obras comuns, cujo custo, assim como o das obras, que um dos estabelecimentos dispensasse por haverem sido necessárias para o outro, tais como revestimentos de empedrados, seriam rateados pelos dois estabelecimentos na proporção que fôsse devida;

4.ª O plano de linhas da estação seria disposto de modo que o arsenal ficasse ligado com elas e servido directamente nos pontos que assim conviesse;

5.ª O estudo seria dirigido no sentido de serem simultaneamente executadas, como uma só obra, a parte do arsenal indispensável para a immediata mudança do mesmo, e a da estação necessária para o serviço de passageiros e de recovagens, cabendo aos caminhos de ferro do Estado o encargo da sua quota parte de despesa;

6.ª O ante-projecto seria elaborado pelo sr. engenheiro António dos Santos Viegas, cumulativamente com os outros serviços de que estava encarregado, e de acôrdo com as indicações

do sr. director técnico do arsenal, no que respeitava às necessidades do serviço dêste.

O estudo ordenado deveria ter o carácter reservado naturalmente para evitar críticas e dispensar discussões, que poderiam perturbar o trabalho e inutilizar até os melhores desígnios e intenções.

Por isso o sr. engenheiro Viegas, sem consultar colegas e oficiais de marinha, com quem mais tarde poderia discutir o projecto, se limitou a elaborar um ante-projecto, ou pouco mais do que um programa de estudos, tendo-se sòmente entendido com o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado e com a direcção dos serviços fabris do arsenal, e auxiliando-se com a colaboração inteligente do sr. engenheiro naval Atouguia.

É do seu interessante trabalho, apresentado em Setembro do ano findo de 1906, que vou dar notícia, obtida a devida vénia do ilustre ministro, que muito bem compreendeu que, pondo o público a par dos meios que o govêrno envidava para a resolução de um dos mais importantes problemas para a regeneração e prosperidade nacional, lhe manteria o espírito interessado em um assunto que fazia vibrar os brios nacionais e provocaria talvez alvitre, que poderiam ser utilidade.

Por isto vou apresentar um resumido extracto do projecto do sr. engenheiro Viegas.

O novo estabelecimento consistiria em uma doca de marés com 7,40 h. de superfície, e em outra de flutuação com 14,08 h., com terraplenos de 52,17 h., perfazendo o total de uma superfície sêca e molhada de 73,65 h.

Todo êste estabelecimento ficaria para fora do alinhamento da linha férrea, entre o Alfeite e a entrada da estação terminus de Cacilhas, e de encontro ao seu terrapleno, tendo sido aquela linha deslocada do seu primitivo traçado um pouco mais para W., fazendo-se, porém, em muito boas condições

a concordância das linhas projectadas com a das estações de passageiros e as dos cais acostáveis, telheiros e armazéns da estação marítima de Cacilhas.

A primeira doca, com o fundo à cota de ($-8^m,50$), seria limitada por cais acostáveis do lado de Leste e do Norte, ficando-lhe a W. um grupo de docas de reparação, duas com o comprimento de 150 metros, uma com o de 100 metros e duas com o de 75 metros. Do lado S. correria um molhe, ou dique transversal, no qual ficaria a eclusa de entrada na doca de nível constante.

A eclusa projectada não é de SAS, ou das chamadas de navegação, mas de portas duplas, podendo, portanto, utilizar-se sòmente nas proximidades do preamar, o que não tem aqui grande inconveniente por esta doca, destinada só aos navios do Estado, que podem esperar pela maré, e por não dever dar satisfação a um serviço constante e sem interrupção, como requiere o de uma doca para serviço comercial.

Os cais desta doca eram projectados na presunção do seu fundo ter de levar-se um dia a ($-12^m,00$), como convém para os grandes navios de guerra.

O molhe, que fecha a doca de marés do lado do N. deve ser destinado ao aprovisionamento de carvão, que terá ali o parque, para o serviço do arsenal e da armada.

A doca de flutuação deverá ter o fundo à cota de ($-4^m,00$), que ao nível dos mais baixos preamares garantirá sempre uma altura de água de 7 metros, em geral bastante para os navios de guerra leves para reparação, ao que esta doca é destinada. Será ela interna e externamente sustentada por taludes empedrados do tipo dos empregados no pôrto de Lisboa e projectadas para a estação de Cacilhas.

Oferecendo esta bela doca o comprimento médio de 600 metros por 235 de largura, terá no tampo e do lado do Sul as carreiras de construção e um plano inclinado, do lado de W. os armazéns e oficinas, e do lado Leste será fechada por

um dique de 40 metros de largura no coroamento, ficando situadas no terrapleno as arrecadações dos navios e os depósitos da marinha. No lado do N., no terrapleno a montante da eclusa, será provisoriamente instalado o serviço dos torpedeiros, até poder construir-se exteriormente uma doca para o serviço dêles, quando tenha tomado considerável desenvolvimento.

A montante desta doca deverá estender-se em terrapleno até para cima do paço real do Alfeite, com 18 hectares, pouco mais ou menos, que virá a ter muito útil aplicação do S. e SE. e de via estreita de 0^m,75 para o serviço interno e ligação das oficinas entre si.

Todo o arsenal ficará vedado e com duas únicas entradas, abrindo-se em uma vasta praça pública ligada com a povoação da Piedade por uma avenida.

Uma destas entradas será exclusivamente para o pessoal operário.

A disposição adoptada para o projecto e a situação de algumas das suas partes foram arbitrárias, mas racionalmente determinadas pelas condições e a natureza do terreno.

Assim, a colocação das docas de reparação construídas em caixões metálicos ao ar comprimido, fôra marcada onde a areia se encontrava à cota de (— 6^m,00), e as carreiras de construção e o plano inclinado onde também a areia se achava a pequena profundidade.

Os cais acostáveis e exteriores da doca de marés foram projectados onde havia possibilidade de lhes dar oportunamente a profundidade de água que se quisesse, quer para os navios de guerra, quer para os de carvão ou de material de construção.

Embora estas construções devam ter cais e ofereçam algumas dificuldades, serão, contudo, muito mais favoráveis do que algumas do pôrto de Lisboa, onde foi preciso fundar

muros em lodos que chegavam à cota de (— 29^m,00) que era aquela a que se encontraram as argilas resistentes.

Este projecto harmoniza-se bem com o da estação do caminho de ferro, onde se conservaria o cais e a doca para a navegação fluvial, e para os pequenos vapores de passageiros, e tem assim, como um molhe acostável para as grandes embarcações mercantes, e provido de armazéns e equipamento necessário para um grande tráfico de mercadorias.

Não entra o autor do projecto em muito minuciosos detalhes sobre as diversas obras e processos de construção.

Para a execução do seu projecto, dividiu-o o sr. engenheiro Viegas em três secções, a saber:

1.^a Obras necessárias para mudar o actual arsenal de uma para outra margem do Tejo, o que se fará pouco a pouco, utilizando tudo quanto do antigo possa aproveitar-se para o novo, tanto em máquinas e ferramentas como no próprio material (1).

Tôdas as novas instalações ficarão em condições superiores às actuais, mais ampliadas e com uma despesa mínima.

2.^a Compreende as obras necessárias para se obter uma doca de reparação que satisfaça às necessidades da armada nacional de guerra.

3.^a Nesta secção incluem-se tôdas as obras para a conclusão do arsenal, de forma a poder ser utilizado por uma grande esquadra.

Há ainda a notar que, durante uma fase da construção a 1.^a secção do arsenal não disporá de um pôrto de abrigo e ficará exposta ao Leste. Assim é: mas as condições em que ficará temporariamente, não serão piores do que aquelas em que o arsenal de hoje tem estado sempre. Para o reconhecer bastará atentar em que a frequência dos temporais, desde o

(1) Tôdas as obras realizadas no actual arsenal durante a minha gerência foram subordinadas à possibilidade desta mudança.

NNE., até o SSE., a que ficará exposto por pouco tempo, é representada pelo n.º 0,75, enquanto que a dos temporais desde WSW. até ESE., a que tem estado sempre exposto, é representada pelo n.º 1,24.

No curto espaço de tempo de que foi dado ao sr. engenheiro Viegas dispôr, era inteiramente impossível entrar nos cálculos de resistência e estabilidade das obras do seu projecto, nem do seu método e orçamento detalhado, com uma série de preços desenvolvida e minuciosa. Por isso o sr. engenheiro se limitou à escolha dos tipos a empregar e a avaliar o seu custo pela analogia com obras similares executadas em outros portos e especialmente no nosso de Lisboa.

Por esta forma, e com uma estimativa suficientemente desenvolvida, chegou o illustre engenheiro à conclusão seguinte:

Custo das obras para transferir o actual arsenal para a Outra Banda, melhorando-o consideravelmente		1.500:000\$000
Construção de uma doca sêca		500:000\$000
Conclusão do arsenal segundo o projecto		3.000:000\$000
Soma		5.000:000\$000

É da máxima importância este estudo, e tão digno de louvor é o ministro que o mandou elaborar, entrando na única via que pode conduzir a uma solução satisfatória do problema, que tanto interessa o país, qualquer que seja o ponto de vista porque seja encarado, como o engenheiro que o elaborou, desempenhando esse serviço com uma diligência e zelo inexcedíveis, e com uma inteligência e critério muito para elogiar.

Não teve, porém, tempo o engenheiro, absolutamente falando, para encarar ainda o problema sob outro ponto de vista, que tem muita importância, e não pode ser posto de

parte: tal é o da defesa militar do estabelecimento, e o do perigo que ainda possa ameaçar a cidade de Lisboa pela proximidade em que lhe ficará o novo arsenal.

É certo que o problema foi mandado estudar restritamente sob a possibilidade de instalar-se ali o novo arsenal de marinha, sem colidir com a estação terminus projectada para os caminhos de ferro de S. e SE.

Sob êsse ponto de vista pode dar-se como demonstrado que, para a actualidade, e por bastante tempo ainda, as construções do novo arsenal e da estação do caminho de ferro, não têm interêsses opostos; mas harmonizam-se, auxiliam-se e terão a vantagem de economizar somas importantes na respectiva construção e na exploração de serviços, cujas instalações poderão ser cumulativamente aproveitadas, tais como a criação de energia eléctrica, o abastecimento de água, a iluminação, etc., etc.

Se, porém, o aumento de tráfego daquelas linhas e o desenvolvimento da nossa marinha de guerra fôsem muito além do que se prevê, não serão acanhados os espaços de que dispõem, e não se prejudicarão reciprocamente?

Não é provável que assim venha a succeder, e quando succeda será isso uma prova evidente da nossa prosperidade. Oxalá que o fôsse... Mas, se aquella solução é seguramente boa, não poderia haver outra melhor, tanto sob o ponto de vista técnico, como sob o do custo das obras?

Com uma despesa, que viria a ser indispensável, se não contou no projecto, e essa deve ser importante, tal é a remoção de indústrias perigosas da proximidade do arsenal.

Quero referir-me às fábricas de cortiça que ali existem. Quanto custará a expropriação dessas fábricas? Não deve esquecer-se a lição de factos.

Citam-se ainda com horror os incêndios que se têm dado nas fábricas daquela localidade, em que as cortiças inflamadas atravessavam o rio, arrastadas pelo vento, e vinham cair

na cidade, chegando até ao Campo Grande. Por essa ocasião, tanto em terra como no pôrto, se atearam incêndios, ou em prédios, ou a bordo das embarcações atingidas por aquelas cortiças em fogo.

Devem, pois, aquelas fábricas ser removidas da vizinhança do Arsenal, e essa despesa tornar-se-á fatal.

Tudo reclama, portanto, que se faça o projecto definitivo do novo arsenal, tendo em vista, não só o custo de tôdas as obras dêle, mas também as indemnizações a pagar pela remoção das proximidades do estabelecimento de tôdas as indústrias que possam constituir um perigo para êle. E no projecto devem incluir-se todos os melhoramentos que tenham sido introduzidos em estabelecimentos desta ordem nas nações mais ricas e mais conhecedoras do assunto.

Julgar-me-ei feliz se, com o que deixo escrito, houver podido concorrer para a solução mais conveniente do que é de primacial importância para o presente e para o futuro do nosso país.

E nos esforços envidados para êsse fim não tenho senão cumprido um dever.»

★

★

★

Fica assim exposto pela nossa primeira autoridade em assuntos desta ordem, o estado da questão do arsenal à data em que terminava a nossa gerência: a narração dispensa quaisquer comentários. Simplesmente desejamos também registrar a impressão que a notícia da mudança do Arsenal de Marinha despertou no público; e para isso bastará lembrar os três artigos que o *Século* dedicava ao assunto nas datas de 2, 8 e 21 de Outubro de 1906. Por êles se vêem ainda expostos os multiplices aspectos da questão, por certo a mais

momentosa para a cidade de Lisboa, e por igual a reputamos ainda em relação à criação da nossa marinha de guerra.

O actual titular da pasta da Marinha seguiu esta mesma orientação. Está já instalada a comissão nomeada por S. Ex.^a e de que é Presidente o sr. conselheiro Adolfo Loureiro, para estudar o ante-projecto do capitão de engenharia António dos Santos Viegas; a comissão, para melhor aproveitamento do tempo dividiu-se em três sub-comissões: a primeira occupar-se-á do projecto do arsenal sob o ponto de vista militar; a segunda sob o ponto de vista industrial e financeiro; a terceira para estudar o traçado da Avenida marginal desde Santa Apolónia a Belém, assim como o da linha férrea que ligue aquêle ponto a Cascais.

Se o trabalho da mudança do Arsenal era uma obra de largo alcance e que demoraria antes do seu início muito tempo, exigido pelo seu cuidadoso estudo e atento exame, alguma coisa se poderia ir efectuando no sentido de melhorar a administração interna dos serviços, não só procurando defini-los, orientá-los e dando-lhes a possível autonomia, mas ainda procurando satisfazer a algumas das mais instantes reclamações do operariado.

No decreto de 11 de Abril de 1907 já se definiam as attribuições da administração dos serviços fabris, compreendendo as direcções de:

Construções navais,

Cordoaria nacional, aparelho e velame,

Material de guerra,

Depósitos de marinha,

Serviços marítimos.

Assim se procurava dar unidade a serviços que até então tinham direcções independentes, ao mesmo tempo que se lhes garantia a autonomia necessária, organizando o conselho de gerência dos serviços fabris e preceituando a aquisição directa

de todo o material fixo necessário à prontificação dos navios em construção ou reparação, pelos conselhos administrativos das direcções por onde tais serviços se efectuem.

Em 12 de Janeiro de 1908 publicava-se o novo regulamento da administração dos serviços fabris, que os estabelecia em bases completamente novas entre nós. E assim, enquanto por um lado se procurava colocar o arsenal de marinha por forma que o pôrto de Lisboa pudesse vir a ser um verdadeiro pôrto de armamento moderno, base de operações, por outro ia-se procurando aproveitar o existente por forma a que o seu rendimento industrial se aproximasse mais daquilo que naturalmente se deve exigir à produção duma fábrica.

RELATÓRIO E EXTRACTO DA PROPOSTA DE LEI PARA AQUISIÇÃO DE NOVO MATERIAL NAVAL

No dia 5 de Fevereiro de 1907 era apresentada ao Parlamento a proposta de lei que segue transcrita:

Senhores. — O problema da nossa organização naval é naturalmente um daqueles que mais dolorosamente se apresenta entre os grandes problemas da vida nacional, cuja solução precisa ser baseada com critério prático, com raciocínio ponderado, com ideias de conjunto e espírito de sequência.

No mar fomos grandes outrora; naus e galeões portugueses rasgaram com as suas quilhas todos os grandes e ignotos caminhos marítimos que para a civilização descobrimos.

A bandeira das quinas espalhou-se nas águas de todos os portos, mesmo os mais remotos, e por algum tempo fomos nós os senhores dos mares.

É esta a nossa tradição, é este o nosso esmagador passado que só devemos recordar para nele buscarmos lições de coragem e tenacidade e para compreendermos que o desenvolvimento dos povos anda ligado à perfeita integração das suas

condições e recursos da sua capacidade e aptidões, dentro do quadro da vida universal, em cada época, no espaço e no tempo.

Durante o ciclo áureo do nosso período de navegação e descobrimentos, a situação geral era de natureza a estimular as nossas condições naturais para o descobrimento marítimo; hoje, porém, tudo mudou e é em face das circunstâncias actuais que devemos fixar a fórmula possibilista da nossa organização naval. País costeiro, país colonizador, país de emigrantes, Portugal tem nesta tríplice modalidade a origem da necessidade de uma marinha do Estado.

Essa marinha não se torna precisa apenas para a sua função primordial de elemento de defesa, tem ainda nas necessidades de polícia e fiscalização, de soberania e de representação, outras tantas causas originárias.

Basta, pois, considerar a situação geográfica e política do nosso país para concluir que uma organização naval não é peça de luxo, mais ou menos dispensável na nossa administração, mas sim o natural e indispensável corolário das necessidades derivadas daquela situação especial.

Quais devam ser os barcos daquela organização, qual a sua orientação, quais os seus limites, são pontos cuja solução deriva da conjugação daquelas necessidades com a capacidade dos nossos recursos orçamentais, com a situação actual da nossa marinha, tanto em pessoal como em material, e finalmente com as conveniências da nossa política externa.

O mínimo das exigências da nova organização naval, como elementos da defesa nacional, pode definir-se pelo absolutamente indispensável para assegurar a defesa marítima dos portos principais na metrópole.

Como elemento da nossa valorização política, esse mínimo compreende a conveniente adaptação dos três vértices do triângulo estratégico do Atlântico.

Como elemento e afirmação de autonomia nacional, esse

mínimo abrange todos os elementos necessários para o desempenho em condições normais dos deveres da polícia e fiscalização das costas e rios, de representação de soberania nas colónias, e da representação política nos portos estrangeiros, quando seja necessário ou conveniente.

Pela nossa situação financeira e económica temos absoluta necessidade de sujeitar este programa, embora modesto, à nossa capacidade orçamental.

É preciso que da sua execução não resulte agravamento de encargos e por isso se deve tomar como ponto de partida a dotação média do orçamento da marinha nos últimos cinco anos, para, sem exceder aquele algarismo, nele ir integrando pouco a pouco a execução parcelar da sua organização naval por meio das aconselháveis modificações nas actuais verbas que sucessivamente irão sendo afectas ao seu novo destino.

Adoptando o critério de escolher as unidades navais que melhor se adaptem ao conjunto das unidades que definimos, segundo a orientação administrativa de sempre que fôr possível destinar nos recursos ordinários do orçamento verba para a amortização do material dentro do seu período normal de duração, poderá conseguir-se uma organização naval, modesta sem dúvida, mas com um certo valor defensivo e sem aumentos de encargos orçamentais.

★

★ ★

O problema de reorganização da nossa marinha de guerra é incontestavelmente problema cheio de dificuldades, atenta a dispersão dos nossos domínios extra-metropolitanos e deficiência de meios. Há que meditá-lo conscienciosamente, assentando de antemão o objectivo a realizar e segui-lo de enérgica iniciativa e tenaz perseverança para que a solução corresponda ao sacrifício que exige, e por se não ter procedido assim mas

sempre por longas intermitências e sob excepções muito várias é que as unidades que actualmente constituem a nossa marinha de guerra são de uma utilidade bastante restrita.

Os nossos dois mais fortes navios são o *Vasco da Gama* e o *D. Carlos*.

Ao *Vasco da Gama*, faltando-lhe a velocidade para cruzador e artilharia e protecção para couraçado, é navio de valor militar limitado como unidade de combate.

O *D. Carlos*, útil na paz para representação política, educação e preparação de pessoal e outras comissões de importância, como navio de guerra propriamente dito é hoje de tipo abandonado, porque a sua limitada protecção e pequeno poder ofensivo lhes não permitem entrar na linha de combate e em velocidade deixa a desejar para operar como explorador.

Quanto aos outros cruzadores, não merecem referência especial como unidades de combate, porque todos só muito excepcionalmente poderão empregar-se na guerra. Servem satisfatoriamente para representação nos mares das colónias, representação política nos mares estrangeiros, onde tenhamos nacionais a proteger, e como escolas de instrução e trenagem de pessoal, mas como os navios de guerra são designadamente para a guerra, impõe-se que quando hajam de ser substituídos o sejam por navios que podendo desempenhar aquelas funções, ofereçam simultaneamente valor militar que permitam engajamento eficaz na luta.

Passando à classe dos barcos torpedeiros apenas possuímos a canhoneira-torpedeiro *Tejo*, e quatro velhos torpedeiros, um dos quais com a caldeira inutilizada há muito tempo.

A *Tejo* não pode atribuir-se assinalado valor militar, porque as suas fracas qualidades evolutivas e grande visibilidade a colocam em más condições para operar como torpedeiro, e como «destroyer» não dispõe da velocidade que presentemente se requiere aos seus congéneres.

Quanto aos torpedeiros, podeis apreciar o seu valor recordando que data de há mais de vinte e um anos a sua aquisição.

★

★ ★

O que fica exposto e a leitura dos relatórios que precedem os diversos programas navais presentes em anteriores legislações não muito distantes, alguns dos quais lograram aprovação, embora, por motivos que agora não importa apreciar, só se fôsse posta em execução uma pequena parte de um desses programas, prova de sobejo a absoluta necessidade de organizarmos o material da nossa marinha de guerra, e sem dúvida deve ser considerado como um serviço relevante à Nação e ao prestígio da corporação da armada o esforço de todos aqueles que tenda à realização deste objectivo.

Sem elementos a armada não pode preparar-se, e menos ainda concorrer, como é seu dever, para que o país se mantenha dignamente nas suas relações internacionais.

Não comportando presentemente os recursos do Tesouro a execução de um conveniente programa de reconstituição da nossa marinha de guerra que, assentando na combinação das necessidades que nos cumpre atender como potência de extensas fronteiras marítimas, vasto domínio colonial e à qual a geografia impõe o ser marítimo, garanta a defesa da nossa soberania, não tem o Governo ensejo de ver realizada uma das suas mais entranhadas aspirações.

No momento actual necessita e deseja manter-se no princípio de não agravar as despesas públicas e por isso toda a melhoria dos serviços se deve por enquanto procurar na mais judiciosa distribuição e rigorosa administração das verbas que lhe forem consignadas.

O orçamento da Marinha para a vigência do ano económico de 1907 a 1908, elaborado tanto quanto a exiguidade de

tempo o consentia, em harmonia aos princípios e preceitos estabelecidos pela vossa comissão do orçamento no seu parecer sobre o orçamento de 1906 a 1907, acusa, em relação a êste, uma economia em vários serviços que atinge a verba de réis 158:000\$000, permitindo por isso inscrever-se essa quantia na despesa extraordinária com destino a aquisição de novo material naval, sendo ocasião de frisar que essa quantia seria ainda maior se se comparasse o orçamento proposto para o ano de 1907-1908 com o orçamento proposto pelo Governo para 1906-1907, pois nele já reduzira a comissão as dotações de alguns serviços de forma a poder inscrever-se na despesa extraordinária a maior parte da verba destinada às mais custosas reparações que em nossos tempos se tem procedido nos navios da armada.

É da verba agora inscrita na despesa extraordinária do orçamento de 1907-1908 para aquisição de novo material naval, aquela de que o Governo lança mão para fazer face aos encargos que resultam da proposta de lei que ao vosso exame submete, proposta elaborada segundo opinião dos técnicos, formulada nos trabalhos recentemente apresentados pela grande comissão de marinha, encarregada de indicar ao Governo o material de que devia compôr-se a nossa marinha de guerra, e à qual, na parte de que faz objecto esta proposta, o conselho superior de marinha dera por unanimidade o seu voto como todos o dão, por isso que, constituindo torpedos, baterias de costa e torpedeiros, elementos universalmente reconhecidos como essencialmente indispensáveis à defesa das costas, para evitar os ataques a que elas estão sujeitas — bloqueios, bombardeamentos e desembarques — a aquisição do material a que se refere a presente proposta de lei, representa genêricamnte factor de apreciável valor para a defesa das nossas costas, e sob o ponto de vista da defesa do pôrto de Lisboa, cuja necessidade não temos de encarecer, completamente indispensável à acção das baterias e torpedos.

Achando-se o orçamento de 1907-1908 sobrecarregado com as dispendiosas reparações dos cruzadores *D. Carlos* e *Adamastor*, e sendo de esperar que novas e salutare remodelações nos serviços da armada, sobretudo respeitantes a processos administrativos, revisão de quadros e lotações dos navios, permitam futuras economias, pode prever-se, sem agravamento da despesa actual, a possibilidade quer de maior, senão completo desenvolvimento do material da defesa móvel, quer de aquisição de outro material que melhore progressivamente a marinha de guerra.



Em obediência a quanto fica dito, entende o Governo dever aplicar-se a soma mencionada na proposta de lei à aquisição imediata de dois contra-torpedeiros, seis torpedeiros e dois submarinos com todos os melhoramentos ultimamente introduzidos nestas classes de barcos e características designadas na tabela anexa.

Segundo os dados extraídos dos trabalhos da grande comissão de marinha a que acima se faz referência, dados aliás concordantes com a indicação dos livros e revistas da especialidade, o preço de cada contra-torpedeiro deve orçar por 220:000\$000 réis, o de cada torpedeiro por 110:000\$000 réis e o de cada submarino por 200:000\$000 réis, sendo, pois, de cerca de réis 1.500:000\$000 a totalidade das dez unidades. Os restantes 360:000\$000 réis serão applicados à instalação de serviço de torpedos, cuja necessidade de transferir de Vale de Zebro, de há muito reconhecida, foi exuberantemente demonstrada em recente relatório orçamentado apresentado pelo conselho da Escola Prática de Torpedos e Electricidade, e ainda à aquisição de uma vedeta com motor a petróleo, do mais moderno tipo em uso nas marinhas estrangeiras, e de um vapor

com disposições necessárias à regulação de torpedos automáticos e colocação de minas fixas.

Atribue-se aos barcos torpedeiros uma duração de dezóito anos, período igual àquele em que cessam os encargos que acarreta a nossa proposta de lei, ficando então o Estado habilitado à aquisição de novas unidades. É esta a norma seguida numa boa administração para que, sem aumentos de despesas extraordinárias, por vezes insuportáveis, se possam substituir os navios, decorrido o tempo em que a experiência indica anular-se o seu valor quer pelo estado de vetustez, quer porque os progressos da arte naval os venham a tornar impróprios como armas de combate.

A sustentação das unidades que se projecta adquirir não produz aumento na despesa, quer quanto a material, quer a pessoal, por isso que à medida que forem entrando em serviço, substituirão obsoletas canhoneiras que, pelo número de anos que têm de existência em pior estado se encontram, e pelas deficientes qualidades, menos utilizáveis são para o serviço que se lhes exige.

Entre as canhoneiras mais antigas da nossa armada, e por certo aquelas que primeiro convirá substituir, citaremos a *Açor*, *Rio Lima*, *Faro*, *Tavira*, *Sado* e *Zambeze*, cuja construção data de 1874 a 1880. Pelo mau estado das suas máquinas e caldeiras, pelo funcionamento anti-económico destas e pela fraca velocidade de que dispõem são impróprias para o serviço de fiscalização e de valor completamente nulo como navios de guerra, condições estas que, juntas à maior utilidade dos contra-torpedeiros e torpedeiros não só no serviço de fiscalização, reconhecimento da costa e trenagem do pessoal, especialmente dos oficiais, para os quais constituem uma das melhores escolas de comando e navegação, mas sobretudo, como elementos de defesa evidenciam as vantagens da sua substituição.

As canhoneiras mencionadas, embora quatro sejam de

muito limitada lotação, absorvem 30 oficiais e 446 praças, enquanto que as novas unidades, calculadas as lotações por barcos análogos das marinhas estrangeiras, absorveriam um total de 32 oficiais e 280 praças. Nota-se, pois, uma diferença para mais de 2 oficiais, diferença que será largamente compensada pela economia resultante de se dispensarem 166 praças, economia que na hipótese pior, de se supôr serem todos grumetes, atinge 18:000\$000 réis anualmente.

Quanto às despesas com o material serão para as unidades propostas inferiores ao total de 23:500\$000 réis designados no orçamento às referidas canhoneiras, por isso que, em combustível, serão as velocidades de serviço corrente, superior em muito à das velhas canhoneiras, menos dispendiosas e, no restante, são os barcos torpedeiros mais económicos do que qualquer outra classe de navios.

Se por último nos referimos às despesas extraordinárias de reparações, sendo estas tanto mais frequentes e importantes quanto maior fôr a idade dos navios em que tenham de realizar-se, mais se acentua a vantagem económica resultante de substituir pelas novas unidades as canhoneiras mencionadas, pois que todos elles atingiram já o limite médio de duração que a esta classe de navios é attribuída.

Tais são, senhores, os fundamentos da seguinte proposta de lei que temos a honra de submeter à vossa aprovação:

Extracto da proposta de lei

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a despender até à soma de 1.860:000\$000 réis para a aquisição de 2 contra-torpedeiros, 6 torpedeiros, 2 submarinos, 1 vapor mineiro, e 1 vedeta, com os característicos designados na tabela anexa, e despesas com a instalação do serviço de torpedos.

§ único. O número e os característicos dêstes navios po-

derão ser modificados por proposta do Supremo Conselho de Defesa Nacional.

Art. 2.º A aquisição do material e o seu pagamento serão divididos por um período de três anos.

Art. 3.º A soma de 1.860:000\$000 réis será fornecida pelo Ministério da Fazenda e poderá ser no todo ou em parte obtida por empréstimo contanto que o juro não exceda a 4 ½ por cento e a amortização dezóito anos, e sem que a tal empréstimo se possam afectar quaisquer garantias especiais.

Art. 4.º No orçamento ordinário do Ministério da Marinha, com a rubrica «Amortização do Material de Defesa Naval», inscrever-se-á anualmente, durante dezóito anos, até à soma de 152:960\$634 réis para satisfazer ao Ministério da Fazenda os encargos das somas por elle fornecidas. Esta soma não poderá ter outro destino.

Art. 5.º A aquisição dos barcos a que se refere o artigo 1.º será feita mediante concurso público limitado às casas construtoras da especialidade.

Art. 6.º A proporção que entrem ao serviço as unidades a que se refere a proposta, serão desarmadas as canhoneiras da fiscalização mais antigas, cujo serviço passará a ser desempenhado pelos novos navios.

Art. 7.º O Governo dará conta à Câmara do uso que fizer desta autorização.

Considerações finais

Ora do relatório da proposta parece-nos que se podem tirar algumas conclusões.

Em primeiro lugar fazia-se sentir ao país o que representa e significa hoje a compra de material naval sem que essa aquisição obedeça a um plano de antemão traçado, visando um objectivo definido: era forçoso concluir que o material

naval existente não servia para nada como elemento duma marinha de guerra.

Por se não terem separado convenientemente os serviços coloniais nem ao menos definido o que êles deveriam ser, compraram-se os dois cruzadores, *S. Rafael* e *S. Gabriel*, que nem poderiam merecer referência como unidades de combate.

Da mesma forma, o *Vasco da Gama*, cujas reparações importaram em 800 contos, não representava, como unidade de combate, senão um tipo já abandonado, querê isto dizer: com uma despesa orçamental anual que ascendia no total a 4:500 contos, o país não possuía um só navio de guerra, e tão formidável soma representava simplesmente zero na aquisição de elementos da defesa nacional!!

Seria possível continuar assim? Era esta norma de proceder aceitável? Não o parecia ao Governo, e por isso enquanto as circunstâncias financeiras da nação não fôsem outras, isto é, enquanto um orçamento positivamente saldado não fôsse uma verdade, restaurando assim as finanças, e enquanto, por outro lado, a subsequente consolidação da dívida flutuante não completasse a normalidade da nossa situação económica, seria ao próprio orçamento ordinário que se deveria ir buscar o meio de ir iniciando a restauração da força naval do país.

Este era o segundo ponto a notar no relatório e constituía matéria absolutamente nova entre nós, como o reconhecia a comissão de fazenda da Câmara dos Senhores Deputados.

★

★ ★

Mas como se iniciaria a restauração da força naval do país? Dizia-se no relatório muito claramente:

A aquisição do material a que se refere a presente proposta de lei, representa genericamente factos de apreciável valor

para a defesa das nossas costas, e sob o ponto de vista da defesa de Lisboa, cuja necessidade não temos de encarecer, complemento indispensável à acção das baterias e torpedos.

Na realidade, ainda agora, passado já tanto tempo e *sem que um só passo se tenha dado no caminho que se pretendia então iniciar*, não vemos que se pudesse ou devesse começar por outra forma. Como se poderia pensar em ter marinha de guerra sem ao menos ter os elementos de defesa do primeiro pôrto do país, do da sua capital? E por aqui também se pode ver como tôda a discussão parlamentar se deu fora do campo preciso em que o Governo collocava a sua proposta.

Não tardou muito que se lhe seguisse um exemplo notável.

Pensou também o Governo Grego em iniciar a restauração da sua marinha de guerra, e por circunstâncias inúteis de referir, encarregou do projecto a seguir para êsse fim uma autoridade indiscutível no mundo inteiro sôbre questões navais: o almirante Fournier, da marinha francesa. Pois *essa* autoridade resumia o seu projecto, na criação duma base naval, e na sua defesa móvel por meio de «destroyers», torpedeiros e submarinos.

Aconteceu, porém, que o Palamento heleno se insurgiu contra *essa poeirada do mar*; nenhum deputado se contentava com menos de uma esquadra de combate, nenhum segundo tenente queria navios inferiores a um «dreadnought»; resultado: o projecto não vingou e o início da reorganização do poder naval grego ficou para as *calendas*, também... *gregas*.

Recentemente, no jantar mensal que reúne habitualmente os sócios da conhecida associação francesa— La Plume et l'Epée (1) — o almirante Fournier, actual presidente, falou

(1) Esta associação, fundada há uns 15 anos pelo general Yung, tem por fim desenvolver o gosto das ciências, artes e letras no exército e na marinha; os seus membros devem ser, ou ter sido, oficiais ou ter produzido trabalhos literários, científicos e artísticos de valor reconhecido.

precisamente sôbre o estado naval da Grécia; há dois anos que lhe fôra confiado o cuidado de traçar o programa duma reorganização da marinha helénica.

Como acima dissemos, os reformas indicadas pelo almirante, aprovadas em conselho de ministros, sancionadas até em princípio por um voto da Câmara ateniense, encontraram tão viva hostilidade que o Governo cedeu e abandonou qualquer projecto de reforma naval. E referindo-se a êste facto o almirante expunha qual a concepção que o guiara na elaboração do projecto, cuja discussão, acrescentava êle, «se eternizava por estar mal posta, e está mal posta porque se não considera o elemento capital, ou se lhe não dá o lugar que lhe pertence, que é o primeiro. Esse elemento é a situação geográfica do país.»

Vejamos, pois, em resumo, a exposição da doutrina de Fournier:

Os resultados verificados oficialmente desde 1906, demonstram que o emprêgo combinado dos submersíveis e dos torpedeiros, opõe à demora ou à passagem das armadas de combate nos mares estreitos, um obstáculo que será em geral insuperável sem correr o risco duma destruição pelo menos parcial.

Por *mares estreitos* deve compreender-se os de extensão limitada, tais como os mares do Norte, a Mancha, e as bacias oriental e ocidental do Mediterrâneo. O raio de acção eficaz das flotilhas submarinas vai já além de 1:000 milhas, e tende a aumentar.

É, pois, natural que cada vez mais se reservem as fortes unidades, que levam 900 homens de guarnição e custam 50 milhões de francos, para as batalhas ao largo, onde o seu poder se pode exercer sôbre adversários da mesma espécie. Ou então será preciso correr essa poeirada do mar, e onde estão por enquanto os meios?

Daqui resulta, segundo o almirante, que a impotência dos

couraçados de esquadra para executarem operações de guerra em mares estreitos é perfeitamente idêntica à da poeirada do mar contra uma esquadra no mar alto. E se o couraçado é o rei do oceano, a flotilha fica senhora dos estreitos, das costas, e de tôda a parte onde, ao alcance da sua base de operações, se possa colocar no caminho das esquadras.

E assim, exemplificando êstes princípios, a França precisa duma esquadra de combate no Atlântico, assim como lhe são indispensáveis as flotilhas na Mancha e no Mediterrâneo.

A Grécia, pela sua situação e pela sua configuração, é deveras a nação-tipo, podendo, a-pesar-dos seus modestos recursos, representar um papel naval não só na defesa das suas costas mas ainda como auxiliar duma grande potência. Dúzia e meia de submersíveis, com alguns torpedeiros de mar alto e esclarecedores rápidos permitir-lhe-ão fechar o Adriático ou cortar os caminhos de Salónica, de Constantinopla ou do Egipto. Será necessário acrescentar que o esforço orçamental de que a Grécia possa vir a ser capaz não lhe permitiria possuir *uma só unidade de combate* de tipo moderno, armá-la, entretê-la e repará-la?»

Até aqui a exposição de Fournier. Escusado tirar a conclusão política da atitude do Governo grego: continua a Grécia no mesmo completo isolamento.

Tal é, sem que se devam procurar nutrir ilusões, a nossa situação de facto. Temos em princípio por aliada a primeira potência naval do Mundo. E não sabemos collocarmo-nos na posição que essa aliança nos dá. A procura duma quimérica esquadra de combate que não poderemos vir a ter sem larga preparação prévia, não se cria nem uma base naval, nem se atende à defesa das nossas costas ou das nossas bases navais. Pois é aqui, e não mais longe, que está posto, ainda por muito tempo, o problema naval português. Tivemos a coragem, fugindo a uma popularidade fácil, de orientar o nosso



MEIRO MINISTÉRIO DE JOÃO FRANCO — DE PÉ, DA ESQUERDA PARA A DIREITA, CONSELHEIRO
LUIZ DE MAGALHÃIS, MALHEIRO REYMÃO, VASCONCELOS PÔRTO E AIRES DE ORNELA
SENTADOS: JOSÉ NOVAIS, JOÃO FRANCO E ERNESTO SCHRÜETER

programa por estes princípios. E na defesa dêles, e na sua exposição perante o público que aqui vimos agora.



Sem querermos entrar na discussão do programa que ditou a nomeação da comissão de 1904 e dos quesitos que lhe foram propostos, parece-nos que sofreram do mal geral de que até agora têm sofrido análogas tentativas: levam à constituição do que poderemos chamar *uma marinha teórica*, isto é, não se chega a concluir porque é essa e não outra.

Será apenas o critério financeiro a que esse programa deva estar subordinado?

Qual será a situação política a que elle deva corresponder?

São perguntas cuja resposta se nos não afigura nada clara, mesmo depois de ter lido o relatório da comissão encarregada de formular um plano de reconstituição da marinha de guerra. Dizia a portaria de 10 de Maio de 1894, que a nomeou, que ela deveria ter em consideração os recursos financeiros do país e as mais condições e circunstâncias a que convém atender, por forma a assegurar quanto possível a defesa marítima da metrópole, e atender aos serviços nos rios e mares das nossas colónias.

Não temos dúvida em afirmar que o problema, posto assim à comissão, estava, militarmente falando, mal posto. Desde o momento que se quer uma marinha de guerra, é preciso saber para que: *assegurar, quanto possível, a defesa marítima da metrópole*, não tem, militarmente falando, sentido algum. Os problemas militares são de sua natureza precisos e definidos: tudo o mais é palavriado. O que quer dizer *a defesa marítima da metrópole*? Quere-se bater no Atlântico uma esquadra que tente atacar as nossas costas, querem-se defender todos os portos de Portugal?

Nada disto se diz, e por isso nos parece que a questão deve ser posta por forma bem diversa.

Devemos começar por ver a que nos obriga a nossa situação geográfica no Mundo: já vimos que ela nos dá a posse das principais bases de operações do Atlântico. Corre-nos portanto a obrigação de as defender.

Mas, e aqui entra já o correctivo financeiro, teremos recursos para *defender efectivamente* Lisboa, Horta e S. Vicente?

Parece-nos não ser necessario entrar em longos cálculos para concluir *à priori* que ainda que o pudéssemos fazer, teríamos que começar pelo pôrto de Lisboa.

E para explicar o que entendemos por esta defesa transcrevemos do sr. General Moraes Sarmento:

«A defesa das costas deve apoiar-se principalmente nas forças móveis do mar, às quais se dá por bases de operações e lugares de refúgio *portos fortificados ao abrigo de bombardeamento.*»

O estado da questão não poderia ser pôsto em termos mais lúcidos e precisos. Ora como portos fortificados ao abrigo de bombardeamento só no nosso litoral existe o de Lisboa, segue-se que êste tem de ser forçosamente a única base de operações e lugar de refúgio para as forças navais nacionais, tanto mais que ocupa uma posição proximamente central, estando os extremos da correlativa zona de operações comprehendidos no raio de acção communmente indicado como peculiar do sistema concentrado.

Não cremos pois que seja lícito duvidar, ou vir ainda discutir a defesa concentrada contra o sistema policêntrico. Lisboa é, por todos os motivos, a base das operações sôbre o litoral.

Como nos podemos opor a essas tentativas?

Eis a outra pergunta importante. Aqui, há também que distinguir. A defesa naval tem duas formas de acção perfeitamente distintas: a estratégica e a tática.

Transcrevamos de Mahan a definição da primeira:

«Numa guerra marítima, como em tôdas as demais, são essenciais duas coisas desde o seu início: uma base oportuna na fronteira marítima, da qual derivam as operações, e *uma força organizada*, isto é, uma esquadra, de poder e qualidade adequadas às operações que têm de ser executadas. Se a guerra se estende a uma ou mais partes distantes do globo serão necessários em cada uma dessas longínquas regiões, portos seguros para navios, a-fim-de servirem de bases secundárias auxiliares da guerra assim localizada. Entre estas bases secundárias e a principal devem naturalmente existir seguras comunicações as quais dependerão do domínio do mar intermédio. *Este domínio deve ser assegurado pela marinha* que o conseguirá ou seja, limpando o mar, em tôdas as direcções, dos cruzadores inimigos, permitindo simultâneamente o trânsito dos navios amigos com certa segurança ou seja comboiando as expedições dos navios auxiliares necessários para sustentar as operações realizadas a distância.»

Pudemos desempenhar este papel? Pudemos ter no mar uma esquadra de combate que nos assegure o domínio do mar intermédio, segundo os termos precisos de Mahan, entre Lisboa, Horta e S. Vicente?

E aqui não há só a considerar o correctivo financeiro: há além dêste, o da aliança britânica. É ela que nos vem colocar na situação em que a geografia colocou a Grécia, e toda a argumentação de Fournier tem portanto cabimento perfeito para nós. *O papel estratégico da nossa defesa nacional no mar não nos cabe só a nós*; ou por outra forma: não podemos, por nós sós, desempenhar a acção estratégica no mar, temos que nos servir da aliança britânica, *cooperando com ela*.

Aqueles, cujo cioso patriotismo se assustar com esta afirmação lembraremos que no estado actual nem o papel táctico poderíamos desempenhar.

Está assim a questão posta como nós a compreendemos: a

nossa acção estratégica no Atlântico deverá ser de cooperação com as forças navais britânicas, porque não pode ser outra. E para que esta cooperação seja a um tempo possível, prática, e eficaz, a constituição da nossa esquadra tem que ser análoga àquela que a Grã-Bretanha destinar a operar nesse mar. Só assim pode haver homogeneidade na acção e unidade nos esforços, condições indispensáveis em qualquer acção militar. Vejamos a que princípios obedece a divisão das forças navais britânicas. É uma bela exposição dos princípios em que assenta o poder naval.

Os últimos anos do século passado e os primeiros do actual podem talvez caracterizar-se pelo acréscimo extraordinário do poder naval, ou por outra, pelo crescente aumento de influência dêsse poder naval.

Os Estados Unidos da América, terminado o período preparatório em que se empregaram em valorizar as suas imensas riquezas territoriais, quando entenderam dever entrar na luta económica internacional, desenvolveram a sua marinha de guerra por forma a torná-la a segunda do Mundo, e a volta do globo que essa armada acaba de realizar, mostrando o valor e a importância da aliança americana, preparou o terreno para os tratados de comércio e para as *ententes* diplomáticas.

O mesmo succedeu com a Alemanha; ao querer ser potência mundial, teve que pensar na sua marinha de guerra, e esta dá-lhe no xadrez da política internacional um lugar comparável ao que o seu exército lhe garante no restrito âmbito das suas fronteiras europeias.

No Japão, há isto mesmo e muito mais. A marinha de guerra foi para assim dizer uma criação espontânea que nada deve à tradição, não succedeu ao completo desenvolvimento dum povo, como nos dois casos anteriores, não foi a consequência do completo desabrochar das forças vivas nacionais, foi o seu início, foi a iniciadora fecunda das energias da raça, foi um admirável elemento de acção diplomática, foi a causa

da prodigiosa expansão comercial e industrial, não foi o resultado.

Ora êste acréscimo de fôrça naval em pontos tão diferentes do globo, determinou uma mudança no *centro de gravidade*, chamemos-lhe assim, do poder naval do Mundo: safu da bacia estreita do Mediterrâneo, deslocou-se para o Oceano Atlântico, para a Mancha, para o Mar do Norte. E se daqui tiramos mais um elemento da crescente importância da nossa situação geográfica no Atlântico, da urgente necessidade de termos uma marinha de guerra, também tiramos a razão e a explicação da forma como se acham distribuídas as fôrças navais britânicas, e da maneira como poderemos cooperar com elas.

Ora segundo o *Yacht* de 13 de Fevereiro último, a próxima distribuição das esquadras da nossa aliada virá proximamente a ser a seguinte:

Esquadra da Mancha. — 8 King Edward VII. 4 Formidable. 2 Triumph — Total 14 couraçados. 1.^a esquadra de cruzadores: Drake; 2 Duke of Edinburg; 3 Devonshire.

Home Fleet. — Divisão do Nore: Dreadnought, Agamemnon, Bellerophon, Temeraire, Superb, Lord Nelson.

5.^a esquadra de cruzadores: Indomitable, Invincible, Inflexible, Minotaur, Shannon, Defence.

Divisão de Portsmouth: 4 Majestic; 3 cruzadores-couraçados, tipo Devonshire.

Divisão de Devonport: Idêntica composição.

Esquadra do Norte. — 8 King Edward VII. 4 cruzadores Achilles.

Esquadra do Atlântico. — 6 couraçados tipo Formidable, a saber: Prince of Wales, Albion, Queen, Albemarle, Russel, Cornwallis.

2.^a esquadra de cruzadores: Good Hope e 3 Devonshire.

Esquadra do Mediterrâneo. — 6 couraçados: Exmouth, Duncan e 4 Canopus.

3.ª esquadra de cruzadores: Bacchante, Aboukir, Lancastre, Suffolk.

Tínhamos portanto para nós o tipo *Formidable*, como tipo de couraçados e o *Devonshire* como cruzadores (1). Restava portanto avaliar o que se poderia adquirir com os recursos financeiros de que a nação pudesse dispôr. Mas já se sabia em que é que se ia gastar, porquê, e para quê, o que até agora não temos visto sequer indicado em qualquer plano de reorganização naval. Tínhamos assim uma base segura e definida para podermos proceder. E entretanto iríamos tratando da organização da base naval necessária e indispensável à esquadra, já dum tipo definido, e da defesa táctica da costa de Portugal.

Partindo ainda da nossa situação geográfica, que Fournier considera, como dissemos, o factor essencial a considerar na defesa naval, nós vemos que o Pôrto de Lisboa deve a nossa costa em duas zonas quasi iguais; a zona Tejo-Minho com 210 milhas de extensão e a zona Tejo-Guadiana com 185 milhas. Ora ambos estes espaços se acham compreendidos no raio de acção de torpedeiros, como os que a comissão de 904 indicava e que figuravam na proposta de lei que apresentámos ao Parlamento. Não haveria pois a recear, como nota o sr. general Moraes Sarmento, «navio ou grupo de navios tão ousados que se atrevam a vir praticar nas costas de Portugal qualquer violenta agressão, aliás de secundária importância na sorte da guerra, em risco de serem colhidos de surpresa, durante a sua execução, ou seja pelas forças navais do país, ou pelas esquadras inglesas dominantes no mar». (2)

E ainda sob o ponto de vista da defesa táctica temos a considerar nos *submarinos* ou melhor, nos *submersíveis*, mais um

(1) Cito estes nomes só para indicar que queremos os mesmos tipos de navios de combate, com o mesmo tipo de artilharia que a Inglaterra tiver no Atlântico. Os técnicos dirão a maneira de os modernizar.

(2) Op. cit., pág. 309.

importante elemento de domínio naval posto ao serviço das nações pequenas. Como diz Bonamico (1), a cooperação destes com os torpedeiros, permitiria em limitados teatros de guerra, uma intensidade de domínio diurno e nocturno que tornaria impossível a realização de qualquer intensão ofensiva costeira, enquanto o mar não estivesse livre da defesa torpedeira.

Assim chegamos rapidamente a concluir que a defesa táctica da nossa costa fica garantida *contra qualquer intensão ofensiva* por meio dos torpedeiros e submersíveis (2) e como remate às considerações que temos apresentado poderemos afirmar:

I

O problema naval português, deve ser encarado sob o seu verdadeiro objectivo — a defesa marítima da metrópole e das colónias.

II

Necessita para isso, e previamente a qualquer outra medida, da separação do *serviço colonial* do serviço próprio de marinha de guerra.

III

Como início da organização da marinha de guerra é indispensável a constituição no Pôrto de Lisboa duma base naval de operações.

(1) Cft., por Morais Sarmento, pág. 309.

(2) Cremos que actualmente a tendência é substituir os torpedeiros cada vez mais por submersíveis; mas isto pertence aos técnicos decidir: só apresentamos e defendemos princípios.

IV

A defesa marítima da metrópole deve primeiramente ser considerada sob o seu ponto de vista táctico.

E não queremos por ora ir mais além. Este é o princípio do caminho a seguir, e por êle nos esforçámos de fazer envolver o organismo naval português. Tudo ficou em projecto: *Sic fata voluerunt*. Mas entendemos do nosso dever vir justificar o nosso procedimento perante a nação que nos paga para que a sirvamos; não é só no parlamento que tais questões podem ser versadas, visto que lá de dentro quasi sempre só se faz o que entre nós se chama política. Por isso a razão desta publicação. Muito mais, naturalmente, poderíamos acrescentar. Mas consideramos esta exposição de princípios sufficiente para esclarecer a opinião daqueles, infelizmente ainda poucos, que se interessam pelas questões vitais para a nação.

Com esta orientação se pode e deve iniciar a restauração do poder ou da força naval portuguesa. Essa obra caberá a um ministério da marinha, separado para seu bem comum, do do ultramar, e que possa assim não ter outra preocupação além dessa, fazer convergir para tamanho objectivo tôdas as forças vivas da nação. Aqui está também justificada a razão da imprescindível necessidade da separação dos ministérios. A remodelação completa da instrução naval, da organização do absurdo corpo de marinheiros, da marinha mercante e da indústria das pescas como elemento de aprendizagem e domínio naval, não são senão índices sumários dos assuntos essenciaes a tratar, para que a acção de Portugal nos mares seja proficua, duradoira e eficaz.

Resta ainda tôda a parte da defesa marítima nas colónias, que também não compete ao serviço privativo colonial.

Aqui, só algumas considerações de ordem geral deixaremos apontadas; compete êste estudo no seu detalhe ao Supremo

Conselho de defesa nacional, e só poderá ser elaborado em completo acôrdo com a nossa aliada.

Do papel que assim se concluir deverem desempenhar os portos da Horta e de S. Vicente de Cabo Verde, resultará o grau de protecção ou de defesa que elles devem receber e que nos compete realizar. Sabemos bem a importância que o almirantado britânico liga ao pôrto de Lourenço Marques como possível base estratégica de operações no Oceano Índico; aqui teríamos pois a razão da necessidade da nossa cooperação estratégica, como defesa dos nossos interesse na África Austral. Fica apontado o ponto de vista em que na nossa opinião nos devemos colocar e os deveres a que nos obriga a nossa posição geográfica. Seria muito largo entrar no desenvolvimento da questão e seria por completo falho de interesse immediato. Não procuramos, nesta série de modestos apontamentos, tratar senão do que *importa realizar já*. O que se não compadece com a nossa razão de ser no Mundo, com a nossa tradição nacional, o que interessa o próprio decôro do país é sairmos da situação actual: gastar um milhão esterlino com uma marinha sem valor militar algum.

Para a defesa nacional isto equivale ao mesmo que largar anualmente ao meio do Tejo uma caixa com 4:500 contos dentro. Desta deprimente situação urge sair e o caminho que procuramos seguir para isso, aqui fica apontado. E porque o julgamos na nossa convicção o único possível, aqui o deixamos exposto tão claramente quanto nos foi possível. O país julgará.

APLICAÇÃO

(LEIS E DECRETOS)

/

II

SUPREMO CONSELHO
DE DEFESA NACIONAL

CARTA DE LEI DE 24
DE DEZEMBRO DE 1906

/



DOM CARLOS, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos
Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos súbditos que
as Côrtes gerais decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado a organizar o Supremo Conselho de defesa nacional e a remodelar a organização da Secretaria de Estado dos negócios da Guerra e suas dependências, e Secretaria de Estado dos negócios da Marinha e suas dependências, nos termos indicados nas bases que fazem parte da presente lei.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Mandamos, portanto, a tôdas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da presente lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nela se contém.

O presidente do Conselho de ministros e os ministros e secretários de Estado de tôdas as Repartições a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, aos 24 de Dezembro de 1906. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *João Ferreira Franco Pinto Castelo Branco* — *José de Abreu do Couto de Amorim Novais* — *Ernesto Driesel Schroter* — *António Carlos Coelho de Vasconcelos Pôrto* — *Aires de Ornelas de*

(Lugar do selo grande das Armas Reais).

Carta de lei pela qual Vossa Majestade, tendo sancionado o decreto das Côrtes gerais de 20 de Dezembro de 1906, que autoriza o Governo a organizar o Supremo Conselho de defesa nacional e a remodelar a organização da Secretaria de Estado dos negócios da Marinha e suas dependências, nos termos das bases que fazem parte da presente lei, manda cumprir e guardar o mesmo decreto como nêle se contém, pela forma retro declarada.

Para Vossa Majestade ver. — *Francisco Bernardo da Costa*
a fêz.

BASES A QUE SE REFERE A PRESENTE LEI

I

Com a denominação de Supremo Conselho de defesa nacional é criada uma alta corporação militar, destinada a tomar a iniciativa dos estudos para a preparação da guerra e correlativas deliberações, estabelecendo:

- a) Os princípios fundamentais a que se deve subordinar a organização geral e a mobilização das forças de terra e mar e tropas coloniais;
- b) Os planos de operações terrestres e marítimas;
- c) O plano da organização defensiva da metrópole e das colónias.

II

O Supremo Conselho de defesa nacional é constituído por duas secções: uma do exército e outra da armada.

As duas secções reúnem em sessão plena, sempre que se torne necessário apreciar assuntos importantes que digam res-

peito à defesa nacional, ou que interessem simultaneamente ao exército, à marinha e às tropas coloniais.

Nos demais casos funcionam separadamente.

O presidente do Conselho de ministros e os ministros da guerra e da marinha assistem a tôdas as sessões plenas.

A secção do exército tem a seguinte composição:

Três generais de divisão, sendo um presidente do Conselho general do exército;

Três generais de brigada, membros do Conselho general do exército;

Três generais de brigada, tendo feito carreira, respectivamente, pelas armas de infantaria, cavalaria e artilharia.

Servirá de presidente o general de divisão mais antigo, e de secretário, sem voto, um coronel do serviço do estado maior.

A secção da armada tem a seguinte composição:

Major general da armada;

Director geral da marinha;

Presidente do Conselho general da armada;

Comandante da divisão naval de instrução e da defesa móvel.

Servirá de presidente um official general de maior graduação, e de secretário, sem voto, um capitão de mar e guerra.

Os ministros da guerra e da marinha podem assumir a presidência das respectivas secções.

III

O Rei, na qualidade de marechal general do exército e almirante general da armada, assume, sem voto, a presidência do Supremo Conselho de defesa nacional tôdas as vezes que julgar conveniente.

IV

As deliberações do Supremo Conselho de defesa nacional serão comunicadas aos respectivos ministros da guerra e da

marinha, a cargo dos quais está o seu desenvolvimento e execução, ficando dependentes da aprovação das Côrtes tôdas as alterações às leis orgânicas e os créditos necessários para ocorrer às despesas.

O Supremo Conselho de defesa nacional será consultado pelos ministros da guerra e da marinha sempre que estes tenham de providenciar, por iniciativa própria, ou quando em outros Ministérios haja de tomar-se resoluções sôbre assuntos que se relacionem com os da competência do mesmo Conselho.

V

É criada a comissão superior de estudos de defesa nacional, constituída pelo Conselho general do exército e pelo Conselho general da armada, dependente do Conselho de defesa nacional, para o estudo dos assuntos em que êste tenha de deliberar.

Junto de cada Conselho funcionará uma comissão de estudos formada por duas secções.

O Conselho general do exército é formado por:

Um general de divisão, presidente;

Dois generais de brigada, presidentes das secções de estudos, sendo um o director geral do serviço do estado maior e outro um general que tenha feito carreira na arma de engenharia;

Um general de brigada, de qualquer arma ou do serviço do estado maior;

Um coronel do serviço do estado maior, secretário.

A primeira secção da Comissão do exército incumbem os estudos da organização, mobilização, concentração e operações militares. É constituída por:

Director geral do serviço do estado maior, presidente;

Um official superior da armada;

2.ª e 3.ª Repartições da Direcção geral do serviço do estado maior;

Um major ou capitão do serviço do estado maior, secretário.

A segunda secção incumbe o estudo da organização defensiva territorial em harmonia com o plano de defesa. É composta por:

Um general de engenharia, presidente;

Dois oficiais superiores de engenharia;

Dois oficiais superiores de artilharia;

Um oficial superior da armada;

Um capitão de engenharia, secretário.

O Conselho general da armada é formado por:

Um oficial general, presidente;

Três capitães de mar e guerra, sendo dois os presidentes das secções de estudo;

Um capitão de fragata, secretário.

A primeira secção da Comissão da armada estuda o armamento naval e é constituída por:

Um capitão de mar e guerra, presidente;

Um capitão de fragata;

Dois capitães tenentes;

Dois primeiros tenentes, sendo um secretário;

Um engenheiro construtor naval;

Um médico naval;

Um maquinista naval.

A segunda secção estuda a organização, mobilização e operações navais e é constituída por:

Um capitão de mar e guerra, presidente;

Um capitão de fragata;

Dois capitães tenentes;

Um tenente-coronel ou major do serviço do estado maior;

Um primeiro tenente da armada, secretário.

VI

Ficam extintas: a Comissão superior de guerra, a Comissão das fortificações do reino e o Conselho superior da marinha.

VII

É reorganizada a Secretaria do Estado dos negócios da Guerra, compreendendo as funções das suas Repartições actuais e as das Direcções das armas, de modo a ser constituída por:

Uma Repartição do gabinete do ministro;

Uma Direcção geral composta de:

Direcção de engenharia;

Direcção de artilharia;

Direcção de cavalaria;

Direcção de infantaria;

Direcção da administração militar;

Direcção do serviço de saúde e veterinária;

Repartição de instrução e justiça, mobilização e concentração;

Repartição dos serviços da guarda fiscal;

Repartição central.

A testa de cada uma das cinco primeiras Direcções estará um general de brigada.

A distribuição e agrupamento dos assuntos por cada Direcção e Repartição, bem como as relações com os estabelecimentos delas dependentes, serão fixados em diploma especial.

Os assuntos tratados serão apresentados ao Ministro ou ao director geral, conforme a sua importância, reservando-se a mais larga iniciativa aos generais de brigada, directores, na resolução do expediente.

Funcionará junto da Secretaria dos negócios da Guerra, para examinar e dar parecer, por ordem do Ministro, sobre assuntos importantes relativos à Secretaria da Guerra, uma Comissão consultiva formada pelos:

Officiais do exército que tenham sido ministros da guerra;
Director geral da Secretaria da guerra;
Directores das cinco primeiras Direcções.

Será organizada:

Uma Administração das fábricas e depósitos de material de guerra;

Uma Inspecção das fortificações e obras militares;

Uma Administração da manutenção militar e oficina e depósitos de fardamentos.

Constituem dependências do Ministério da guerra:

A Direcção geral do serviço do estado maior;

A Administração das fábricas e depósitos de material de guerra;

A Inspecção das fortificações e obras militares;

A administração da manutenção militar e oficina e depósitos de fardamentos.

VIII

Ficam extintas:

As Direcções gerais das armas de infantaria, cavalaria, artilharia e engenharia.

IX

É organizada a Secretaria de Estado dos negócios da Marinha, de modo a compreender as seguintes divisões autónomas:

1.ª Uma Repartição do gabinete do Ministro;

2.ª A Majoria general da armada, a que compete o commando superior de tôdas as forças navais, o pessoal da armada, a sua instrução, disciplina, justiça militar e serviços hidrográficos;

3.ª Uma Direcção geral de marinha, a que pertence a admi-

nistração e fiscalização técnica dos serviços da armada, a aquisição e reparação de todo o material naval, as Repartições de marinha mercante, construções civis, pescarias, departamentos marítimos e faróis;

4.^a Uma Administração de serviços fabris. A distribuição e agrupamento em cada uma das divisões, bem como as relações com os estabelecimentos delas dependentes, serão fixados em diploma especial.

X

A criação do Supremo Conselho de defesa nacional e Comissão superior de estudos de defesa, e a reorganização da Secretaria de Estado dos negócios da Guerra e suas dependências, da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e suas dependências são effectuadas dentro dos limites das verbas do actual orçamento consignadas a estes serviços.

Paço das Necessidades, 24 de Dezembro de 1906. — *João Ferreira Franco Pinto Castelo Branco — José de Abreu do Couto de Amorim Novais — Ernesto Driesel Schroter — António Carlos Coelho de Vasconcelos Pôrto — Aires de Ornelas de Vasconcelos — Luiz Cipriano Coelho de Magalhães — José Malheiro Reimão.*

(*Diário do Governo* n.º 292)

III

REORGANIZAÇÃO DA
SECRETARIA DE ESTA-
DO DOS NEGÓCIOS
DA MARINHA

DECRETO DE 11 DE ABRIL DE 1907





Usando da autorização conferida pela base IX da carta de lei de 24 de Dezembro de 1906: hei por bem decretar a reorganização da Secretaria de Estado dos negócios da Marinha, que faz parte dêste decreto e baixa assinada pelo Ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar, que assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 11 de Abril de 1907. — REI. — *Aires de Ornelas de Vasconcelos.*

REORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA

Art. 1.º O ministro da marinha dirige superiormente todos os serviços de marinha, por intermédio das seguintes divisões autónomas da Secretaria de Estado dos negócios da Marinha:

- 1.ª A Repartição do gabinete;
- 2.ª A Majoria general da armada;
- 3.ª A Direcção geral da marinha;
- 4.ª A Administração dos serviços fabris.

Repartição do gabinete

Art. 2.º É constituída a Repartição do gabinete, a que incumbe o registo e distribuição de tóda a correspondência directamente dirigida ao ministro ou à própria Repartição, e bem assim as relações e respectiva correspondência com quaisquer entidades, quando os assuntos não forem das atribuições especiais de qualquer outra Repartição.

Art. 3.º A Repartição do gabinete é constituída por Portaria régia, em completa independência de quaisquer outros serviços, cabendo ao ministro a livre escolha do respectivo pessoal, que dessa situação não poderá ser deslocado por outro motivo senão por demissão ou exoneração concedida pelo mesmo ministro.

Art. 4.º A Repartição do gabinete é composta por:

- 1 chefe do gabinete, official superior da armada;
- 1 ajudante de campo, official subalterno da armada;
- 1 official às ordens, idem;

1 secretário particular, official subalterno da qualquer classe da corporação da armada, funcionário público de qualquer Secretaria, ou indivíduo da classe civil não funcionário.

§ único. Também pode servir na Repartição do gabinete um amanuense destacado de qualquer das Repartições das Secretarias de Estado.

Art. 5.º Todo o pessoal da Repartição do gabinete está sob as immediatas ordens do ministro, que por êle distribue os diferentes serviços da Repartição, e é responsável para com o ministro, directamente, por tódas as comunicações officiaes ou privadas, verbais ou escritas, que fizer.

Art. 6.º Todo o pessoal da Repartição do gabinete é contado em comissão ordinária de serviço da sua arma ou quadro, com direito a perceber todos os vencimentos de efectividade que como tal lhe pertençam pelo orçamento geral do Estado.

Majoria general da armada

Art. 7.º O major general da armada exerce o comando superior em matéria disciplinar e de serviço com respeito às forças navais constituídas, aos oficiais e praças da armada em qualquer situação não especificada por lei em contrário.

Art. 8.º A Majoria general da armada, como quartel-general da marinha, completa-se com os seguintes oficiais:

- a) 1 contra-almirante ou capitão de mar e guerra com tirocínio, chefe do estado maior general da armada;
- b) 2 capitães de fragata, chefes de Repartição;
- c) 1 oficial hidrógrafo, ou oficial da armada com prática de trabalhos hidrográficos, chefe da Repartição de hidrografia;
- d) 2 capitães-tenentes, sub-chefes de Repartição;
- e) 1 médico naval sub-chefe, chefe de secção;
- f) 4 primeiros-tenentes, ou segundos-tenentes com tirocínio, adjuntos;
- g) 2 primeiros-tenentes, ou segundos-tenentes com tirocínio, ajudantes de ordens do major general da armada;
- h) 1 primeiro-tenente, ou segundo-tenente com tirocínio, ajudante de ordens do chefe do estado maior, quando este fôr contra-almirante.

§ 1.º O médico naval inspector e o maquinista chefe servirão como adjuntos à Majoria general da armada.

§ 2.º Adjunto à Majoria general da armada servirá o auditor de marinha, que acumulará este cargo com o de consultor, dependente da Direcção geral da marinha, nos termos dos artigos 242.º, 243.º e seus parágrafos do decreto com força de lei de 1 de Setembro de 1899.

§ 3.º O chefe do estado maior general é substituído nos seus impedimentos pelo chefe de Repartição mais antigo.

Art. 9.º A Majoria general da armada terá uma Secretaria, cujo serviço será dirigido e inspeccionado pelo chefe do estado

maior general, composta por três Repartições, pela seguinte forma:

1.ª Repartição — Pessoal, e serviço de saúde naval.

2.ª Repartição — Instrução naval, disciplina, justiça militar naval, informações, e publicações regulamentares.

3.ª Repartição — Assuntos referentes à hidrografia, e todos os de immediato interesse para a navegação.

Art. 10.º O Conselho superior de saúde naval reúne e consulta por ordem da Majoria general da armada, ou por iniciativa própria, obtida autorização do major general da armada.

Art. 11.º Os officiaes da armada sem colocação immediata podem ser empregados como adjuntos a qualquer das divisões autónomas a que se refere o artigo 1.º do presente decreto.

Direcção geral da marinha

Art. 12.º A Direcção geral da marinha incumbe a parte administrativa dos serviços da armada, aquisição e reparação do material naval, departamentos marítimos e capitánias dos portos, marinha mercante e pescas, serviços de faróis e construções civis da marinha.

Art. 13.º A Direcção geral da marinha terá uma Secretaria a cargo da qual ficará o expediente dos serviços designados no artigo anterior, distribuídos por seis Repartições pela forma seguinte:

1.ª Repartição — Aquisição e reparação de material naval.

2.ª Repartição — Departamentos marítimos e capitánias dos portos; marinha mercante e pescas.

3.ª Repartição — Faróis.

4.ª Repartição — Construções civis.

5.ª Repartição — Fiscalização naval.

6.ª Repartição — Arquivo geral das divisões autónomas designadas no artigo 1.º.

Art. 14.º A actual Comissão de pescarias, criada por Por-

taria de 20 de Agôsto de 1878 e reorganizada por decreto de 17 de Agôsto de 1901, funciona junto à Direcção geral da marinha.

Art. 15.º A Comissão técnica de artilharia naval, organizada por decreto de 29 de Dezembro de 1898, funciona junto à Direcção geral da marinha.

Art. 16.º O pessoal da Direcção geral da marinha completa-se com:

a) 3 capitães de fragata ou capitães-tenentes, chefes da 1.ª, 2.ª e 5.ª Repartições;

b) 1 official hidrógrafo, ou official da armada com prática de trabalhos hidrográficos, chefe da 3.ª Repartição;

c) 2 engenheiros civis ou militares, chefe e sub-chefe da 4.ª Repartição;

d) 3 capitães-tenentes ou primeiros-tenentes, sub-chefes da 1.ª, 2.ª e 3.ª Repartições;

e) 1 commissário inspector, sub-chefe da 5.ª Repartição;

f) 1 primeiro-tenente, ou segundo-tenente com tirocínio, adjunto;

g) 1 primeiro-tenente, ou segundo-tenente com tirocínio, ajudante de ordens do director geral da marinha;

h) 1 official do quadro de auxiliares do serviço naval, arquivista encarregado da 6.ª Repartição.

§ único. Um engenheiro construtor naval e um maquinista naval sub-chefe servirão como adjuntos à Direcção geral da marinha.

Art. 17.º Em matéria de administração, à Direcção geral da marinha, sob a direcção superior do ministro, cabe prover por meio dos recursos postos à sua disposição pelo Estado às necessidades constantes, regulares e accidentais, quer do material, quer do pessoal que faz parte da marinha de guerra. Abrange no seu todo a criação, a repartição e a vigilância dos meios para satisfazer ao pagamento das despesas, e para o estabelecimento das contas; e a sua acção desenvolve-se em

dirigir as operações, examinar o resultado delas e apresentar as contas.

Art. 18.º Como delegados desta administração central, nas estações e estabelecimentos dependentes do Ministério da marinha e nos navios surtos no Tejo, armados ou em meio armamento, serão criados, sem aumento de despesa, Conselhos administrativos para superintenderem e fiscalizarem as despesas autorizadas para os respectivos serviços, nos termos da legislação existente para os navios em comissão de serviço fora do porto de Lisboa.

Art. 19.º O Governo regulamentará o funcionamento destes Conselhos administrativos e a escrituração e fiscalização das despesas em que elles superintendem, no sentido de melhorar e aperfeiçoar a referida organização, dentro dos preceitos legais em vigor.

Art. 20.º Os Conselhos administrativos não poderão exceder as verbas orçamentais respectivas, e serão responsáveis, nos termos da lei, pela aplicação dessas verbas.

Art. 21.º A fiscalização técnica e administrativa de todos os actos dos Conselhos administrativos de marinha, bem como de todas as despesas, quer pecuniárias quer de material, será cometida a uma inspecção de fiscalização naval.

Art. 22.º Esta fiscalização será exercida por uma Comissão permanente liquidatária de responsabilidades composta de:

- a) Director geral da marinha, presidente;
- b) Chefe da repartição de contabilidade de marinha, vogal;
- c) Chefe de repartição de fiscalização naval, vogal;
- d) Um official superior do corpo dos officiaes da administração naval, vogal secretario.

§ 1.º Os pareceres da Comissão são tomadas em conferência, lavrando-se acta das suas decisões.

§ 2.º O expediente desta Comissão será exercido pela 5.ª Repartição da Direcção geral da marinha.

§ 3.º Sempre que a Comissão o julgar conveniente, consultará os diversos chefes de serviço na sua especialidade.

Art. 23.º Compete à Repartição de fiscalização naval:

- a) A verificação e o ajustamento de responsabilidades;
- b) Centralizar todos os serviços de expediente da fiscalização naval e da Comissão permanente liquidatária de responsabilidades, e a verificação, ajustamento e coordenação de contas dos responsáveis para com a Fazenda por valores materiais.

Art. 24.º A Repartição de fiscalização naval é composta de:

- a) 1 chefe, oficial superior de marinha militar;
- b) 1 sub-chefe, oficial superior da administração naval;
- c) dois dos oficiais mais antigos de cada classe da administração naval com tirocínios completos;
- d) os oficiais da administração naval desembarcados sem comissão;
- e) os auxiliares do serviço naval e empregados civis disponíveis, e os oficiais do corpo de administração naval reformados que ali queiram e possam prestar serviço.

Art. 25.º Esta Repartição ministrará todos os elementos e informações para que a contabilidade geral do Ministério possa desempenhar os serviços que lhe são cometidos nos termos do regulamento geral da contabilidade pública.

Art. 26.º Todas as despesas de qualquer ordem ou natureza, efectuadas pelas administrações secundárias de marinha, só depois de submetidas ao exame da Comissão serão, nos termos da lei geral da contabilidade pública, definitivamente autorizadas, liquidadas e ordenadas.

Art. 27.º Para a verificação e ajustamento das responsabilidades serão apresentados à Comissão os documentos comprovativos da receita e despesa.

Art. 28.º Como delegado da Comissão, exercerá as funções de inspector fiscal, com as atribuições que lhe forem designadas, o secretário da Comissão permanente liquidatária de responsabilidades designado na alínea d) do artigo 22.º.

Art. 29.º Como delegado da Comissão, prestará serviço na Repartição de contabilidade de marinha um commissário de 1.ª ou 2.ª classe, que coadjuvará no serviço de fiscalização e liquidação de contas.

Art. 30.º Por determinação do ministro ou por proposta da Direcção geral da marinha autorizada por aquele, serão examinadas ou mandadas examinar as escriturações de quaisquer Conselhos administrativos navais, quer no continente do reino e ilhas, quer nas divisões ou estações navais.

Administração dos serviços fabris

Art. 31.º A Administração dos serviços fabris incumbe a construção e reparação do material naval superiormente autorizado, reparações e conservação do armamento naval, factura e conserto do aparelho e velame.

Art. 32.º A Administração dos serviços fabris terá sob a sua dependência as Direcções de:

- a) Construções navais;
- b) Cordoaria nacional, aparelho e velame;
- c) Material de guerra;
- d) Depósitos de marinha;
- e) Serviços marítimos.

Art. 33.º — Todos os trabalhos confiados à Administração dos serviços fabris serão feitos segundo as autorizações superiormente concedidas sobre os orçamentos por ela formulados, e sob a responsabilidade do Conselho de gerência, que será composto dos:

- a) administrador dos serviços fabris, presidente;
- b) directores de serviços, vogais;
- c) um commissário naval, secretário.

§ 1.º A aquisição de todo o material de construção, aparelhos motores e auxiliares para as oficinas e para os navios, ferramentas, utensílios, material eléctrico, e, em geral, de todos

os artigos de material fixo necessários para completa prontificação fabril de navios em construção ou reparação será feita directamente pelos Conselhos administrativos das Direcções por onde sejam executados os respectivos trabalhos.

§ 2.º Em regulamento especial será indicado o pessoal que constitui a Administração dos serviços fabris.

Disposições diversas

Art. 34.º — Ao major general da armada, ao director geral da marinha e ao administrador dos serviços fabris incumbe:

1.º — Despachar directamente com o ministro sôbre todos os assuntos relativos às divisões autónomas que respectivamente dirigem, fazendo que estejam intruídos com o parecer escrito das competentes Repartições ou Direcções, e com a sua própria informação;

2.º Acordar em conferência prévia ao despacho ministerial, e instruir com os pareceres de todos os assuntos que interessem a mais de uma das referidas divisões autónomas, cabendo a apresentação do processo àquele em cuja divisão tiver tido origem;

3.º Expedir as ordens que resultem dêsse despacho;

4.º Ordenar a factura dos diplomas que devam subir à assinatura superior, relativos a assuntos a cargo das suas respectivas divisões autónomas.

Art. 35.º O major general da armada será um vice-almirante, o director geral da marinha e o administrador dos serviços fabris serão vice-almirantes ou contra-almirantes, todos da livre escolha do Govêrno, e sem prazo de tempo marcado para o exercício dêsses cargos.

§ único. Os referidos cargos serão considerados, para todos os efeitos, comissões de comando.

Art. 36.º Os cargos de major general da armada, director geral da marinha, administrador dos serviços fabris, chefe do

estado maior general da armada, directores de serviços e chefes de Repartição serão providos por nomeações em decreto. Todos os outros cargos serão providos por nomeações em portaria régia.

Art. 37.º Os cargos de chefes e sub-chefes de Repartições da Majoria general da armada e da Direcção geral da marinha serão considerados, para efeito de escalas de serviços, equivalentes a comissões de embarque no Tejo, e deverão recair de preferência em oficiais já habilitados com o tirocínio para promoção ao posto immediato.

Art. 38.º É mantida ao pessoal artístico da oficina de instrumentos de precisão, que passa a ficar sob a direcção do chefe da 3.ª Repartição da Majoria general da armada, a actual situação com os mesmos vencimentos.

Art. 39.º São extintas as actuais Majoria general da armada, Direcção geral da marinha, Inspecção do arsenal da marinha e sua secretaria, Direcção dos serviços marítimos, Direcção do material de guerra da marinha, Direcção técnica do arsenal da marinha, Direcção da fábrica nacional de cordoaria, Comissão de compras e os actuais Depósitos da marinha.

Art. 40.º — O Govêrno mandará elaborar os regulamentos internos de serviço necessários à rápida implantação da presente reorganização.

Art. 41.º O pessoal civil existente nas extintas Majoria general da armada e Direcção geral da marinha continua fazendo serviço nas novas divisões autónomas, criadas pelo presente decreto.

Art. 42.º Fica revogada a legislação em contrário.

Paço, em 11 de Abril de 1907. — *Aires de Ornelas de Vasconcelos.*

LIVRO SEGUNDO

U L T R A M A R

/

DOUTRINAÇÃO

(CONFERENCIAS E MEMORIAS)

I

O U L T R A M A R
P O R T U G U Ê S

/



A EXPANSÃO

QUANDO Dante, na trágica peregrinação do seu *Inferno*, encontra na charneca dos violentos o seu velho professor Brunetto Latini, recorda a cara e boa imagem paterna que contemplava face a face quando o mestre lhe ensinava:

Come l'uom s'eterna! (1)

Grandiosa lição, exaltadora de ideal, como ela levantou tôdas as faculdades ao altíssimo poeta, como êle se libertou da lei da morte inspirado naquela aspiração sobre-humana: eternizar-se pelas suas obras, pela porção de ideal que nelas encerrasse, pela ascensão da consciência atrás dos princípios eternos de tôda a ciência, de tôda a virtude! Como ela traduz, na sua enérgica concisão, aquele anseio, tão forte, tão poderoso por isso mesmo que é tão natural, da alma humana pela imortalidade!

Como ela é fecunda na dedicação comunicativa, como

(1) Che in la mente m'é fitta, ad or mi accora
La cara e buona imagine paterna
Di voi, quando nel mundo ad ora ad ora

M'insegnavate come l'uom s'eterna.

triumfa do egoísmo deletério, como vence pelo uso magnânimo da própria força!

É porque no homem não importa a forma efémera sob a qual passa, transitório, por cima da face da terra: êle vale, e dura, e perpetua-se pela porção de pensamento eterno de que foi veículo a sua alma individual, pelo brilho com que nele cintilou o sentimento colectivo. E isso é o que com tão seguro critério afirma a humanidade: é a êsses, só, que ela consagra, concedendo-lhes como apoteose a imortalidade.

São as nações sociedades de homens: a sua vida obedece a leis que curiosamente se assemelham às da vida fisiológica. As personagens históricas que influem na vida do mundo, não a dirigem só pela sua vontade individual, ou pela força da sua inteligência: a sua acção provém essencialmente do meio em que vivem, da força da nação.

E a sua actividade só é fecunda e vigorosa se êles são os artífices duma obra já começada antes e ainda continuada depois por essa pessoa colectiva, o povo, que os antecedeu e lhes sobrevive. Aspirações permanentes, ideias ou instintos constantes, sentimentos originados no mais profundo do corpo colectivo, são outros tantos elementos constitutivos da ideia nacional sempre igual a si própria, sempre idêntica através a infinita variedade dos acontecimentos, vivendo, enfim, numa criação constante.

A vida é de facto uma criação constante. Em cada germe vivo há uma ideia criadora que se desenvolve e se manifesta pela organização. Em tôda a sua duração, o ser vivo fica sob a influência desta mesma força vital criadora, e a morte acontece quando já a não pode realizar.» (1)

Procurar esta ideia criadora da nação é portanto o verdadeiro critério da história; indicar qual foi o seu esforço em prol

(1) Claude Bernard — *Les phenomenes de la vie*.

da humanidade, qual a energia com que contribuiu para o seu progresso, para o alargamento da sua esfera de acção, numa palavra mostrar o que foi a sua força de expansão e como ela se traduziu em aquisição de immortalidade, tal é ainda o elevado conceito que deve apresentar a filosofia da história.



No dia do Espírito Santo do ano de 1124, armava-se a si próprio cavaleiro, na Igreja de S. Salvador de Zamora, aquele que havia de ser o nosso primeiro rei, o fundador da independência nacional, D. Afonso Henriques. E nos longos 57 anos do seu reinado, que não foram senão um porfiado combate, iniciava a expansão nacional para além dos acanhados limites do primitivo condado portugalense, ao mesmo tempo que com a conquista de Lisboa, lançava o alicerce de toda a nossa vida marítima. Repelida a pirataria mourisca, livre o mar português à actividade das povoações do litoral do norte, foi a cabotagem e a pesca criando aquela rude sementeira de navegadores que haviam de ser os artífices da mais formidável obra de acção que o homem tem desempenhado sobre a terra. Alargou-se a cabotagem, surgiu o comércio externo e com elle a necessidade duma marinha de guerra. D. Deniz contrata um almirante entre os genoveses, que eram então os mestres na arte de navegar, planta o pinhal de Leiria, e a conquista do Algarve é a primeira afirmação da força expansiva da nação, e também a primeira façanha da marinha nacional «cujo berço foram as *taracenas* de Lisboa, junto a Alfama ou Judiaria, fundadas antes de D. Sancho II» (1).

O que fôsse a marinha e o comércio nacional ao acabar a

(1) Oliveira Martins — *Portugal nos mares*.

primeira dinastia, di-lo o nosso primeiro cronista, **Fernão Lopes** na crónica de D. Fernando, rei que tem papel tão proeminente no nosso desenvolvimento como povo navegador. «Avia outro si mais em Lixboa — narra-nos êle com o seu inimitável colorido — estantes de muitas terras nom em huuma soo casa, mas muitas casas de huuma naçom, assi como Genoeses e Prazentins, e Lombardos e Castellães Daragom, e de Maiorgua, e de Millam, que chamavam Millaneses, e Corcijns, e Biscainhos, e assi d'outras nações, a que os Reis davam privilegios e liberdades, sentindoo por seu serviço e proveito: e estes faziam viir e enviavom do reino grandes e grossas mercadorias, em guisa que afora as outras cousas de que em essa cidade abundantemente carregar podiam, soamente de vinhos foi hum ano achado que se carregaram doze mil tonees, afora os que levaram depois os navios na segunda carregaom de março. E portanto vinham de desvairadas partes muitos navios a ella em guisa que com aquelles que vinham de fora e com os que no reino havia, jaziam muitas vezes ante a cidade *quatrocentos e quinhentos* navios de carregaom: e estavam na carrega no rio de Sacavem e na ponte de Montijo da parte do ribatejo sesenta e sateenta navios em cada logar, carregando de sal e de vinhos; e por aa grande espessura de muitos navios que assi jaziam ante a cidade, como dizemos, hiam ante as barcaas Dalmada aportar a Santos, que he hum grande espaço da cidade, nom podendo marear perantrelles.» (1)

Não admira assim que fôsse necessário fixar e regular usos, costumes, instituições mercantis de diversa ordem, nascidos espontâneamente da necessidade de ocasião. Foi isso que fêz a legislação marítima de D. Fernando: como então não havia no corpo social o virus esterilizador das *teorias*, a legislação era a codificação do direito consuetudinário (leges et

(1) **Fernão Lopes** — *Chronica d'El-Rei D. Fernando*. Inéditos da Academia, págs. 125 e 126 do tomo iv.

consuetudines). A vida social ia-se desenvolvendo livremente, a lei vinha fixar o que o uso criara, emendando ou corrigindo o que a prática prescrevera como nocivo; ninguém pensava em criar um estado social completo por meio duma legislação teórica aplicada a indivíduos: tão maravilhosa invenção só foi digna dos nossos tempos.

No tempo de D. Fernando, o Estado isentava de direitos as matérias primas destinadas às construções navais, franqueava o embandeiramento dos navios estrangeiros, libertava os armadores dos impostos militares, concedia, sob formas várias, verdadeiros prémios de navegação e construção, institua o registo marítimo, a estatística naval, as caixas de seguros, as cooperativas e até os prémios de seguro; codificando enfim o que quasi dois séculos de navegação tinham criado de usos marítimos, mostra-nos uma legislação conforme os princípios ainda hoje em vigor nas nações mais cultas, e revela-nos ainda a importância que o movimento marítimo tinha então na vida nacional. Tínhamos nessa época, como talvez não tornássemos a ter, verdadeiramente uma marinha nacional, isto é, a actividade essencial do povo tinha o seu campo no mar. Estava criado o instrumento essencial da expansão. E o instrumento era tão homogéneo na sua estrutura, tão forte na sua construção e por tal forma foi formidável o impulso que recebeu, que em menos de duas gerações abraçava o mundo.

★

★

★

O poder naval português que a dinastia de Aviz encontrara ao incarnar em si a independência nacional, não fôra portanto um produto fictício, uma criação improvisada à custa da lei: a força marítima da nação criara-se e desenvolvera-se pelas próprias leis naturais que a foram criando e desenvolvendo.

E quando Portugal se encontra absolutamente senhor do seu

território continental, tem ao mesmo tempo na mão o instrumento da sua expansão, o meio essencial para sair para fora desse continente, donde o impelia a admirável vitalidade dum povo que se robustecera na luta contra a Moirama, cujo carácter marítimo se revela desde o princípio na perseguição da pirataria, na conquista da sua base de operações, o admirável estuário do Tejo, e na do Algarve. Porque a tomada de Lisboa, a de Alcácer e outras, impossíveis sem o auxílio da marinha dos cruzados, ensinariam por certo ao espírito observador dos nossos primeiros reis a necessidade de terem marinha que os libertasse de auxílio estranho. E, facto curioso, com o alvorecer da expansão além-mar aparece a alteração da política tradicional que tivera por objectivo manter o equilíbrio entre as diversas monarquias da Península e que nos fizera aliados de Castela contra Aragão, desta contra os primeiros e até dos mouros de Granada contra ambos: fomos ainda medianeiros em contendas e confederados com os reis de Leão. Constituída a unidade entre as diversas monarquias de Espanha, para manter o equilíbrio, do qual dependia a nossa independência, tivemos que ir buscar uma aliança estranha, onde também houvesse uma força naval. E assim a aliança inglesa nos aparece tão natural como o foi o desenvolvimento do nosso poder naval, e ambos consequência do nosso crescimento nacional.

O penhor da aliança foi o casamento do Rei da Boa Memória com D. Felipa de Lancastre, o fruto desse penhor a

Inclita geração altos infantes.

Dessa geração destaca, pelos serviços prestados à nacionalidade portuguesa, o Infante D. Henrique. Ele veio, como todos os grandes homens, na ocasião propícia, no momento oportuno, unificar as forças da nação num pensamento prático, eficaz, tornando Portugal, que até então fôra como que um simples regulado na Península Hispânica, uma potência mundial. E esse

facto grandioso, comprado à custa de tanto sacrificio, é o penhor verdadeiro da nossa independência. Não é já ao equilíbrio hispânico que fariamos falta: alguma coisa mais desapareceria do mundo com o aniquilamento da nacionalidade portuguesa. É esse o serviço grande do Infante navegador, e tamanho que, com a reverente diferença que cumpre guardar na aplicação a coisas humanas de afirmações religiosas, poderemos certamente dizer dêle como S. Paulo dizia de Jesus Cristo: *in eo vivimus et sumus!* acrescentando respeitosos como o seu cronista: — *oo tu principe pouco menos que devinal!*

E deveríamos ainda continuar com Azurara (1):

«Eu rogo as tuas sagradas virtudes, que ellas soportem com toda paciencia o ffallecimento de minha ousada pena, querendo tratar hua tam alta materya como he a declaraçom de tuas vertuosas obras, dignas de tanta gloria... eternal duram.»

Gostaríamos de exemplificar como «fortelleza de coraçom e agudeza dengenho foram em elle em muy escellente graao»; de dizer ainda que «sem comparaçom foe cobiçoso dacabar grandes e altos feitos» (2); e mostrando como «tanto era a continuaçom de seu trabalho e per tam aspera maneira que assy como os puetas fingeron que Atallas, o gigante, continha os ceeos com os ombros; assy as gentes do nosso regno trazyam em vocabullo que os grandes trabalhos deste principe quebrantavam as altezas dos montes» (2); revelar enfim o seu poder de atracção e a energia do seu mando, tais que «as cousas, que aos homees parecyam emposivees, a sua continuada força as fazia parecer ligeiras» (2).

Duplo foi o plano do seu pensamento criador: por certo, diz com a sua habitual singeleza Azurara, «nom se pode negar

(1) *Chronica do descobrimento e conquista da Guiné* — Capitulo II.

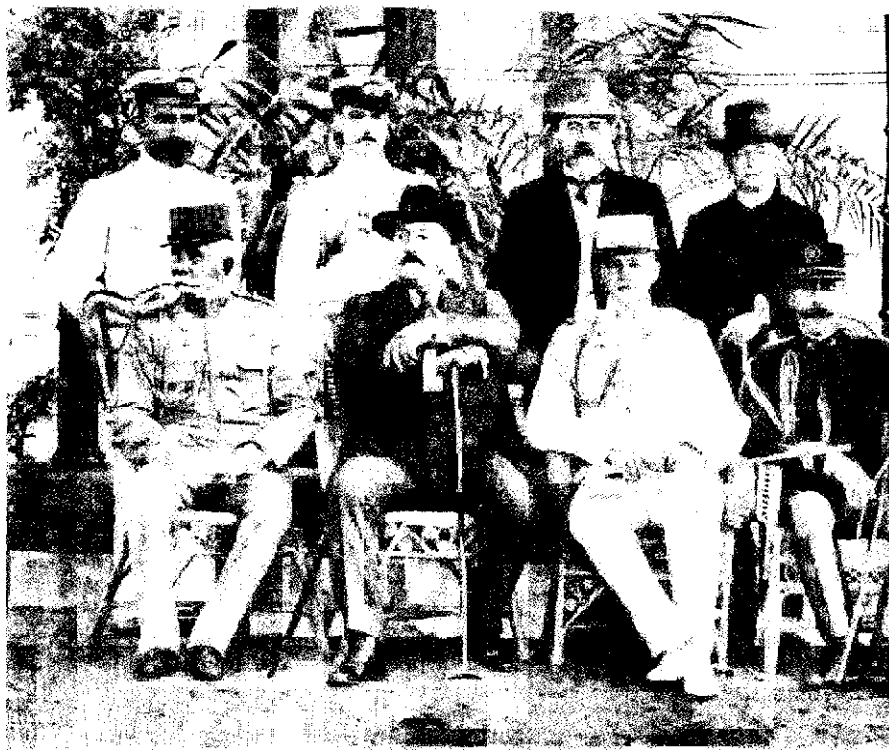
(2) *Damiam de Goes — Chronica do Principe Dom Juam* — Capitulo VII.

que a cidade de Cepta nom seja chave de todo o mar Medyo-terreno», e se aqui temos a razão de estratégia comercial e marítima que nos levou à sua conquista, também não cremos que se possa negar que o subsequente projecto da conquista de Marrocos provinha essencialmente de querer alargar o território nacional aos Algarves de Além-mar, até onde a natureza colocara os limites da Península Hispânica, de que elles eram tanto o prolongamento, que na divisão administrativa do Império Romano, Diocleciano incorporara a Mauretania Tingitana na Pravíncia Espanhola da Betica, tornando legal, na frase dum historiador moderno, o que desde todo o tempo fôra um facto.

Ceuta, o principal pôrto de Marrocos, centro do comércio entre Damasco, Alexandria e todo o Levante com os portos do Ocidente, era a verdadeira base de operações da futura conquista: assim se iria transferindo o império marroquino das mãos dos mouros para o domínio cristão. E de regresso da defesa de Ceuta, levantado o cêrco que ali puseram os moiros por mando «d'El Rei de Grada, chamado ho ezquerdo» instalado em Sages, começou D. Henrique na realização da segunda parte do seu plano: «dali determinou de mandar navios aho longuo da costa Dafrica com tençam de chegar aho fim de seus pensamentos, que era descobrir destas partes occidentaes ha nauegação para ha India Oriental» (1).

Não viu o Infante a realização de nenhum dos seus projectos; custara-lhe o primeiro o desastre de Tanger, o cativo e a morte do Infante Santo: D. João II demonstrou a exequibilidade do segundo: Azambuja assenhoreia-se da Mina, Diogo Cão descobre o Zaire e Angola, Bartolomeu Dias dobra o Tormentoso, ao qual o Príncipe Perfeito, com a verdadeira previsão do génio, põe o nome de Boa Esperança; depois, é o rei venturoso que aporta à Índia.

(1) Azurara, op. cit. — Capitulo iv.



VIAGEM DO PRÍNCIPE REAL D. LUIZ FILIPE AO ULTRAMAR. FOTOGRAFIA TIRADA NA RIQUE. À DIREITA DO PRÍNCIPE: AIRES DE ORNELAS E O CORONEL ANTÔNIO COSTA. MAJOR FREIRE DE ANDRADE E O 2.º TENENTE MARQUÊS DO LAVRADIO. NO 2.º PLANO D DE FRAGATA JOSÉ FRANCISCO DA SILVA; 1.º TENENTE CONDE DA PONTE; O MÉDI FONSECA; PADRE COSTA E OS AJUDANTES DO GOVERNADOR GERAL, TENENT

E assim o pensamento do solitário de Sagres quebrara no seu primeiro impulso a lenda do mar Tenebroso, consagrara no segundo a Boa Esperança do caminho cuja meta alcançava o terceiro, e depois, e logo, ampliava-se até às Molucas, circunnavegava-se finalmente, depois de quási todo descoberto, o mundo, na sua redondeza! Tais são as consequências do génio criador de D. Henrique: é esse facto supremo da história moderna que o imortalizou com o cognome de *Navegador*, consagração tanto maior, tanto mais extraordinária, quanto é mais profunda a antinomia entre a sua vida corporal e a do seu génio formidável: este foi que deveras navegou, não só a bordo das heroicas caravelas nacionais, mas ainda guiando as que saíram do Pôrto de Palos levando Colombo à América, ou apertaram pela primeira vez o orbe no sulco audacioso das de Magalhães e Sebastião del Cano!

O Visconde de Santarém foi o primeiro a explicar a significação da *prioridade* das descobertas portuguesas. Não importa para o caso que as Canárias fôsem conhecidas antes de João de Béthencourt, ou que Roberto Machim corresse na Madeira com Anna d'Arfet. O mundo só conheceu a sua parte extra-europeia por intermédio nosso. A época em que nós aportámos a essas praias é que marca. Daí em diante entraram por nossa mão no convívio da civilização. Porque mesmo a descoberta da América é indubitavelmente parte integrante da exploração do Atlântico como o génio do Infante a concebera. Foram dados fornecidos por pilotos portugueses que ministraram a Colombo a ideia de alcançar Cipango e o Cathay caminhando para o ocidente, como ainda fôra a bordo de caravelas portuguesas que adquirira o profundo conhecimento e ciência do mar que tanto caracterizaram o grande navegador.

«Mandando, como diz o cronista, navios ao longo da Costa de África com tenção de chegar ao fim dos seus pensamentos que era descobrir d'estas partes occidentaes a navegação para a India», as navegações de Bartolomeu Dias e de Vasco da Gama

estão em germe na escola de Sagres, onde o génio maravilhoso do Infante definiu e marcou o objectivo à política nacional. Seria como grão-mestre da Ordem de Cristo à qual D. Deniz profeticamente se pode dizer, dera como fim a *extensão da monarquia*? O que é certo é que o sentir nacional viu sempre nêle o originador da nossa política ultramarina.

Logo no Cancioneiro de Resende encontramos a êsse respeito um testemunho precioso: são as trovas de Diogo Velho, da Chancelaria, *da caça que se caça em Portugal* (1516).

Se êste Diogo Velho é, como é natural, da família do descobridor dos Açores a seqüência, a continuação da política nacional é assim como que comprovada por uma tradição de família. Dizem as trovas:

Rezam he que nom n'fique
a alma do ifante Anrique
E que por ella se soprique
ao nosso deos celestial.

Por que foi *desejador*
I o primeiro *achador*
... da parte oriental.

o poderoso rey segundo
joham perfeyto, jocundo
que seguio este profundo
Caminho tão *divinal*.

o cabo da Boa Esperança
descobrio com temperança
por sinal e demonstrança
deste bem que tanto val.

E Manuel sobrepojante
rey perfeyto, roboante
sojugou mais por diante
toda a parte oriental.

Nunca sejam esquecidos
Seus nomes, sempre sabidos
e de gloria cumpridos
para sempre eternal.

as nossas coisas presentes
sam hanos tão cuydentes
como nunca outras jentes
jamais viram mundo tal.

o que caça tão real
que se caça em Portugal!

Naturalmente como sucedeu depois, e ainda hoje em Inglaterra, houve logo quem protestasse contra essa ideia grandiosa do *Portugal maior*. O Infante D. Pedro foi sempre adverso à política do irmão, e tôdas essas noções de pacatez e terra-a-terra estão admiravelmente compendiadas na fala do Velho do Restelo. Mas o sentimento nacional foi-lhe sempre adverso: foram já as Côrtes de Coimbra que depois do desastre de Tanger rejeitavam a entrega de Ceuta, e sacrificavam o Infante Santo ao interêsse nacional. E até hoje, sem um desfalecimento, o sentimento e a opinião nacional tem considerado o domínio português além-mar como integrado no próprio corpo da nação.

Por certo é grande absurdo em História de Portugal apresentar a epopeia marítima e colonizadora da nação como um episódio ou uma aventura mais depressa prejudicial. O exemplo da Catalunha fala bem alto e mostra claro como teria sido fácil a nossa incorporação na Monarquia Espanhola, se não tivéssemos tão cedo subido à categoria de Potência Mundial. E a política que nos deu essa situação era tudo quanto há de mais lógico e natural. Um historiador contemporâneo, dos mais ilustres, o brasileiro Sílvio Romero responde desta arte à série de erros que a tal respeito escreveu, como de costume, o sr. Teófilo Braga:

«As grandes emprêsas tentadas pelos Portugueses nos domí-

nios do Oceano nas últimas décadas do século xv e na primeira metade do século xvi, são o fenómeno económico-histórico mais simples, mais natural, mais lógico, mais prático, que ao mais exigente crítico se poderia deparar na vida de qualquer povo.

Eram a consequência inevitável e necessária de toda a fase anterior...

Durante todo o século xiii, e especialmente no correr dos séculos xiv e xv o comércio principal europeu era o comércio do Levante, feito pelas marinhas das repúblicas italianas, nomeadamente a de Veneza, na bacia do Mediterrâneo. Dali se espalhava por várias vias pelos mercados da Europa.

Uma dessas vias, desses caminhos, o mais notável de todos, era o porto de Lisboa, estuário seguro e encantador, natural entreposto das gentes ribeirinhas do Mediterrâneo para os mares de oeste e norte do Continente.

Todo o intercâmbio dos portos do sul com os mercados do Atlântico, da Mancha, do Mar do Norte, do Báltico, ou demandasse a França, ou a Inglaterra, ou Flandres, ou a Alemanha, ou a Escandinávia, ou as cidades Hanseáticas, ou fôsse feito pelos navios das repúblicas italianas, ou pelos das cidades livres do norte, passava pela famosa e formosa metrópole do Tejo.

Durante todo o *Trezentos* e todo o *Quatrocentos*, e já desde o século anterior, Lisboa foi um assombroso centro mescantil, onde bisantinos, egípcios, sírios, judeus, mouros, venezianos, genoveses, flamengos, biscaínhos, catalães, gentes de todas as zonas, entregavam-se ao comércio das drogas do Oriente, dos artefatos do Levante e dos produtos do país. Os vinhos portugueses já então circulavam por toda a Europa.

... ..

Estavam as coisas neste pé, neste prático ponto de vista, quando os turcos trancaram de todo as portas do Levante, fecharam as entradas e saídas, apoderando-se de Constantinopla, da Grécia, da Macedónia, do Império do Oriente, em

suma, de toda a Ásia anterior, de boa porção do norte da Arábia e parte do Egipto oriental.

Rolou por terra o poderio de Veneza, de Génova, de Pisa, das Repúblicas do Mediterrâneo. *Lisboa sensatamente, judiciosamente, praticamente* se preparou para recolher tamanha herança: o comércio directo com o Oriente.

Fechado pelos novos e bárbaros dominadores o caminho terrestre, o clássico, o tradicional, o conhecido, o batido, os monarcas portugueses do tempo, como bons estadistas, D. Afonso V e D. João II, em cujo tempo se havia consumado o facto, procuraram, como o ordenava o mais elementar juízo, outras rotas, e só duas se lhes antolhavam: a do Oceano, contornando a África, e a da Etiópia pelo lado acessível ao Egipto. E além do Atlântico porque a Etiópia? Por uma razão poderosíssima: era na direcção do Oriente, a terra de todo livre do domínio otomano e era gente cristã desde o século IV, tal qual hoje.» (1)

Tal foi a política eminentemente nacional que constituiu o que chamamos agora — o *Ultramar Português*.

★

★ ★

O Infante navegador talvez fôsse mais ainda colonizador: do seu cérebro potente, eminentemente prático e positivo, iam saíndo, determinados pelas circunstâncias, os tipos diversos, mas perfeitos e acabados da colonização, tal qual a compreendemos hoje; assim lhe devemos o nosso mais positivo e eficaz título de glória: abrimos à civilização europeia o mundo inteiro, com a proa das nossas caravelas, mas demos-lhe ao mesmo

(1) Sylvio Romero. — A Pátria Portuguesa. — O território e a raça. Apreciação do livro de igual título do sr. Teófilo Braga. Pág. 201 e seguintes.

tempo meio de acção e de domínio sôbre as populações estranhas, bárbaras, selvagens ou civilizadas.

Para início da nossa colonização «o nosso príncipe povohou as ilhas desertas (2) transplantou para a Madeira colonos contratados, e tantos, que em 1445 Cadamosto já lá encontrava quatro povoações com oitocentos habitantes; mandou á Sicilia buscar cañnas d'açucar e nessa data rendia já a ilha quatrocentos cantaros venezianos, e de Candia, dizem as *Saüdades da Terra*, mandou trazer bacellos de malvasia para se plantarem; e a madeira que da ilha vinha para o continente era tanta que alterava a architectura nacional, levantando-se os andares das casas a grandes alturas «que se vão ao ceeo.» (2)

Criou ali e nos Açores o tipo da colónia de povoação ou de emigração, radicando a propriedade, dando as terras de sesmaria, criando os contratos de colónia que ainda hoje vigoram, introduzindo as indústrias exóticas de que a ilha ainda hoje vive, o açúcar e o vinho, e tão madastra tem sido a mãe-pátria para essa primeira colónia que não é exagêro afirmar viver hoje do que o Infante D. Henrique fêz por ela.

Na costa de Arguim, criava a *feitoria*, o entreposto comercial defendido pela fortaleza, ponto de escala também da navegação, e ao mesmo tempo restaurava dos antigos o sistema do *resgate*, achando por fim, na companhia de Lançarote, o tipo das companhias de navegação e comércio que *havi*am de fazer a fortuna da Inglaterra e de criar a nacionalidade holandesa.

Não param aqui os exemplos da aptidão colonizadora da nossa raça: quando D. Afonso V celebrou com Fernão Gomes os conhecidos contratos para a descoberta e a exploração da Guiné, iniciou as concessões com direitos majestáticos ou com delegação de soberania que tamanho papel iriam de futuro desempenhar: a Companhia das Índias, a Chartered, ou a nossa Companhia de Moçambique; quando D. João II se defrontava

(2) Azurara, op. cit.

com o reino do Congo, instituíra nêlle um verdadeiro *protectorado*, outra forma colonial que tem vivido até aos nossos dias, e criou em S. Tomé uma *colónia penal* modêlo; deveras, quem desce pela costa de África abaixo vai seguindo um curso da história da colonização portuguesa que não é afinal senão um maravilhoso capítulo da História da Expansão da Civilização Europeia. Bem o disse Oliveira Martins:

«Se o pensamento do Infante, avassalando tudo, se tornou a própria alma portuguesa no século de ouro da nossa vida histórica, tendo em si a visão de um mundo ignoto, tinha com ela também a ideia clara, a ideia prática e modos de o dominar, reger e fecundar.» (1)

Desta acção do Infante sobre Portugal nasceu a nossa imortalidade como nação. Como Brunetto Latini a Dante, êle ensinou a grande e áspera lição: como um povo se eterniza. E atenta a magnitude da obra humana de que êle foi o iniciador genial, ao reparar quanto a própria orientação da humanidade é crêdora do Infante navegador, dando-lhe a sua feição actual, acode-nos de novo aos lábios, com o mais devotado entusiasmo e grata admiração, aquela apóstrofe do seu cronista

Oo tu príncipe pouco menos que divinal!

★

★

★

Pode dizer-se que a ideia imperial tem sido a inspiradora da imaginação humana nos seus ideais de grandeza: foi ela a síntese da história da civilização antiga cujo veículo poderoso foi o Império Romano; é ela que nos explica a história da Europa, é ela ainda hoje que domina o mundo moderno.

(1) Oliveira Martins — *Conferência inaugural do centenário henriquino do Porto*.

Surge-nos na Europa medieval com Carlos Magno, regente temporal da humanidade cristã, e formula-se na constituição do Sacro Império Romano. Mas as descobertas portuguesas ampliaram o horizonte do espírito humano precisamente naquele momento, supremo e único da história, que é caracterizado sob o nome da Renascença, em que o humanismo dá lugar à plena expansão do homem, com uma realidade viva e forte. Idade de heróis, a Renascença é a época do imperialismo, e como o âmbito do mundo se alargara é sobre ele todo, e não já só sobre a velha Europa, que ele deve assentar; assim temos a génese da formidável concepção imperialista que surgiu no cérebro poderoso dum dos homens típicos dessa Renascença, o Príncipe Perfeito: a união das duas coroas Peninsulares numa só cabeça, e vergadas a esse poder, as duas Índias, ocidentais e orientais, a Ásia e a América, o mundo velho e o mundo novo. A visão é na realidade colossal, e a concepção imperial de Napoleão nem é tão vasta nem tão universal! É a D. João II, o verdadeiro continuador do Infante D. Henrique, que devemos o ter sido a nossa nacionalidade o veículo duma das ideias directoras da humanidade.

«O Império português teve depois a Ásia por teatro; Alexandre ressuscitou. Alexandre chamou-se portuguêsmente Albuquerque» (1). E ao passo que este nome simboliza para nós toda a nossa história no Ultramar, ele foi o fundador do domínio europeu na Ásia, ele lançou os alicerces do edifício que é hoje o mais belo título de glória da nação britânica. E o que admira, o que faz hoje o nosso pasmo, o que subjuga a nossa inteligência, é ver a ideia surgir inteira, gigantesca, mas prática e definida, desde o início da sua para sempre gloriosa carreira.

Desde que larga Tristão da Cunha, desde que com as seis naus da sua esquadra põe a proa à Costa da Arábia, começa

(1) Oliveira Martins — *A Vida de Nun'Alvares* — Advertência.

logo a realizá-la, ilustrando-a de feitos épicos, afirmando-a, repetindo-a, esclarecendo-a na sua correspondência; infelizmente começa também a luta incessante contra os que lhe deviam obediência e contra aquele a quem elle também a devia, pois nem uns nem o outro o compreenderam; e por isso «se pensarmos nas circunstâncias em que este génio, que parece sobrehumano, realizou os seus feitos, sentimos, sem sombra de patriotismo, que transcendem porventura os que praticaram os grandes conquistadores. Esses encontravam-se potentados sumos. Só tinham como embaraço à realização dos seus planos a fortuna adversa.» (1)

A primeira acção de Afonso de Albuquerque revela logo este duplo carácter: é a tomada de Ormuz e a revolta dos capitães. Desde a sua anterior estada na Índia, o seu golpe de vista de águia indicara-lhe a posição estratégica decisiva sobre o flanco do Império Indiano, esse golfo Pérsico onde desembocava o caminho das caravanas, que subindo o vale do Eufrates e do Tigre, através as fertilíssimas planuras da Mesopotâmia ia por Bagdad e Damasco às escalas do Levante; foi o que nós chamámos depois o caminho *por terra* para a Índia. Ormuz era a chave dessa via comercial e era preciso que pertencesse aos senhores da Índia (2). Pois é curioso notar como esse facto que logo de entrada Albuquerque apreende, levou a realizar ao Império britânico até aos nossos dias: é de hoje, é de agora, da vice-realeza de Lord Curzon, tornar-se o golfo pérsico dependência do Império Indiano, e está por certo na memória de todos como esse mar se fez um lago britânico, com que mestria dali se afastou a influência russa, ou se adiantou em Koweit à acção alemã e como, finalmente, o acôrdo anglo-russo sancionou a grande obra desse homem de Estado.

(1) *Cartas d'Afonso d'Albuquerque*, vol. II, introd.

(2) Ormuz ha de ser tam grande escapola na índia que s'expantem as jentes. — *Cartas*, vol. I, pág. 349.

O golpe de vista estratégico de Albuquerque corre parelhas com a rija têmpera do seu ânimo, com a serena firmeza com que contrasta o temporal de ódios e invejas desencadeados contra si, vergando e subjugando os mais duros; êsse equilíbrio tão forte entre o cérebro e a vontade definem o homem, e vão manter-se, caso raro entre os da sua esfera, até final da sua carreira.

Senhor do golfo pérsico, segurando o flanco do Império é preciso a chave, a cabeça dêle, e Gôa cede, no dia de Santa Catarina do Monte Sinai, ao embate furioso da escalada portuguesa. Conquistada ela, senhor dela pela segunda e definitiva vez, a carta em que narra ao rei D. Manuel a vitória é um longo brado de triunfo: «As cousas de Goa sam tam grandes, tocam tanto á segurança da India e tudo o que nos cumpre e desejaes... goa he tam grande cousa e tam principall, que vos certifiquo, Senhor, que, sendo cousa que Déos nam permyte, perdendo-se a India, de goa a podes tornar a ganhar e conquistar.» (1) E depois, sem demora, para completar a segurança do Império, vai ao Extremo Oriente, e a tomada de Malaca vem pôr nas nossas mãos a posição estratégica decisiva, a chave de todo o comércio do mar das Índias com a China, com o Cathay de Marco Polo. Em três golpes tinha nas mãos os três pontos decisivos para o domínio europeu num continente inteiro.

Firmado o império, era preciso defendê-lo. A ameaça, o perigo constante eram as armadas dos rumes, contruídas naquele pôrto de Suez onde a Albuquerque lhe parecia «que devia de ser Syangaber, de que ha brivia falla» (2), guarnecidas pelos mamelucos do Soldão do Cairo e que vinham pelo mar Roxo cair sôbre o flanco do nosso império, danar o nosso

(1) *Cartas a El-rei D. Manuel.* — De Cananor, 17 de Outubro; de Goa a 22 de Dezembro de 1510.

(2) *Cartas* — Vol. I, pág. 224.

comércio, ameaçar o nosso Senhorio do mar. E como «todallas outras cousas estam asentadas e asesegadas» (1) recomendava e instava junto de D. Manuel que «nom dysemulês este feito da armada do Soldam, porque estam as cousas na yndia em grande favor e credito e toda a yndia vos teme e vos tem grande acatamento e obediência... E se por vossos pecados estes câões destes Rumes ouverem alguma vitoria de nós, era todo este feito emtornado e baralhado outra vez.» (2)

A campanha do mar Roxo, debutando com o ataque de Aden, teve lugar em 1513, e as cartas em que ela é narrada são um dos mais admiráveis testemunhos que conhecemos do génio humano. A medida que Albuquerque vai vendo, com os seus olhos, vai-se descortinando perante êle um plano imenso de senhorio e domínio dos dois continentes, da África, da Ásia, do Preste João e da Índia, do ataque decisivo ao mundo muçulmano, destruída a Meca, senhoreado Portugal do Egipto. Tem-se escrito muito e repetido, na fé dos *Comentários*, que Albuquerque queria desviar o curso no Nilo para destruir a riqueza do Egipto. Tal projecto não figura em nenhuma das suas Cartas. Figura sim, alguma coisa muito mais grandioso, ao mesmo tempo que eficaz e prático, era dar a Portugal o Senhorio do Egipto, verdadeira chave da Índia que o génio de Bonaparte quis dar à França e que finalmente o imperialismo britânico tornou um dos esteios do seu gigantesco edificio: também é de hoje ainda essa história.

Mas demos a palavra a Afonso de Albuquerque: a lucidez, a energia, a grandeza do plano dispensam comentários.

«Vy ho Mar Roxo, vejo como noso senhor vay despoendo as cousas da India a todo o bem, e asy as do acrecentamento de voso estado e fama e nome, como as de toda a Riqueza, e ouro quanto poderdes desejam, sem nahuã comtradiçam» (3)

(1) *Cartas* — Vol. I, pág. 167.

(2) *Idem, idem*, pág. 196.

(3) *Idem, idem*, pág. 226.

e à medida que vai andando, a grandeza do que vai vendo e podia conquistar, é tamanha que o seu génio volta a ela por duas e três vezes, e insiste, e repete-se:

«Se vos fazeis forte no Mar Roxo, temdes toda a riqueza do mundo nas mãos.» (1) E primeiro, é a terra do Preste João, segura por meio de Maçuá e Çuaquem; «alli vinha o ouro todo da Nuba, porque elles chamam á Etiópia Nubia». Essa terra do Preste João compreendia para êle a África tôda: «Vae-se estendendo contra Manicongo e terras da Ribeira do mar d'aquela banda de lá, e a costa que vae ter ao Cabo da Boa Esperança. He terra que tem muitas minas d'ouro.» E como para êle tudo é pequeno acrescenta, querendo já ligar nas mãos de Portugal as duas costas de África: «nem he lonje o Mar Roxo do Mar da Guinee, porque atravessando do Mar Roxo a Manicongo por terra, nam averá hy seixemtas legoas.» (2)

Por isso urgia segurar o Mar Roxo, pondo em obra o feito de Anden, e assentando fortaleza em Maçuá porque tem nas costas o poder do Preste João (3), porque é senhora da pescaria do aljofar, e porque faria o seu trato e mercadoria na terra firme; era portanto a posição estratégica, dominando um imenso comércio interior, e uma importante riqueza marítima.

Como posição estratégica tinha ainda outro valor, aniquilava Judá, que não tinha assim especiaria nem mercadoria que lhe viesse de fora: e ganhada Judá, nam *ha hy casa de mequa!* (4)

Vai-se desenrolando o plano; está segura a Africa, a terra do Preste João: era preciso ir cortar dum golpe a cabeça política e religiosa do Islam, do inimigo nato da civilização europeia: não era pequeno serviço o que D. Manuel fazia a Nosso Senhor «em lhes destrouirdes a sua casa d'abominaçam e de toda

(1) *Cartas*, Vol. I, pág. 237.

(2) *Idem*, *idem*, págs. 230 e 237.

(3) *Idem*, *idem*, pág. 238.

(4) *Idem*, *idem*, pág. 170.

a sua perdiçam.» (1) E meses mais tarde especifica o projecto: será um golpe de mão audacioso:

«Co ájuda de noso Senhor lijeira cousa he quynhentos purtuguezes a cavalo... desembarcarem da outra banda de judá e correram a meqa, que he um dia de caminho e a queimarem e fazerem em cinza; e parece-me Senhor, tam leve cousa d'acabar que ha ey por feito... Tendo nós tomado asemto da maneira que dito tenho, nam he nada d'acabar ho que digo... *Mayores cousas que estas me revela o espirito!*» (2)

Maiores por certo, e tão formidáveis que o poderio britânico tem levado séculos a consegui-las: «eu vy a India alem do ganje e aquem, e vejo como noso Senhor vos ajuda e vol-a vay metendo nas mãos: grande balanço e asemto faz a imdia depois que vosa alteza ganhou Goa e Malaca, e mandou entrar o Mar Roxo e buscar a armada do Soldam, e cortar o caminho da navegação.» (3) Mas vai mais longe ainda, já isso só lhe não basta, quer a solução decisiva, a destruição do poder do Soldão, atacado a um tempo por Suez com a armada dêle Albuquerque e por Alexandria com outra que directamente enviasse El-Rei D. Manuel, obrigado assim o inimigo a dividir os seus esforços. E êste plano gigantesco, imenso, fá-lo êle fácil, se tudo lhe parece, e é deveras perante êle, tão pequeno!

«Ho poder do Soldam nam é he tam grande, como vol-o fazem entender... ho feyto do soldam he muito fraca cousa.» (4) E tudo isso êle faria e acabaria porque, «aynda que homem velho e fraco, nam ha d'aborolecer nynhua cousa em meu tempo.» (5)

Infelizmente foi êle próprio que não criou bolor; não há nada mais doloroso do que depois de procurar seguir de longe,

(1) *Cartas*, Vol. I, pág. 237.

(2) *Idem, idem*, pág. 281 e seguintes.

(3) *Idem, idem*, pág. 238.

(4) *Idem, idem*, pág. 239.

(5) *Idem, idem*, págs. 171 e 258.

com a nossa inteligência, os formidáveis lampejos do génio do maior português, dar com as cartas em que êle é obrigado a defender-se da intriga constante que contra si lavrava junto do rei; depois de lhe revelar como se ganhava o mundo, ter que explicar porque não dera o comando da galé grande a Simão corço ou defender-se das *emborilhadas* que fizera em Moçambique *Gaspar pireira*, homem mau para andar junto da orelha de alguém, ou responder por não confiar em António Real ou acêrca de soldos e quintaladas de pimenta! Mas com que nobreza, com que altivo orgulho êle responde ao Rei!

«Vossa alteza me culpa, me culpa, me culpa, começa elle, creio que será por má informação que vos de mim darão algumas pessoas. Porque a vida que peço, meus trabalhos, e minha limpeza, culpam todos os homens e obriga-os a muito, e como a carga é grande e não podem com ella, desejam me morto mil vezes e destruido», e acrescenta no seu estilo tão peculiar e com soberano desprêso:

«Pronosticam e profetizam, falam com feiticeiros que lhe digam ho que está por vyr, a ajuntam toda esa massa, de que fazem ese *pastell* que lá mandam a vosa alteza cada ano.» (1)

E o pior é que o mal não cai só sôbre êle, Afonso de Albuquerque, mas sôbre o negócio da Índia, que o rei trazia constantemente revolto, sem acabar de determinar o caminho que queria que as coisas tomassem: pois a Índia «nam he o castelo da mina, para cada ano bulirdes com ela» e porque «ma ora pondes um emprasto pera este feito vir a furo, outrora lhe pondes de fansyvos que nam crie materia: *tanto pode vosa alteza ir por este caminho que dares com todo o feito no chão.*»

A Índia, em nome de El-Rei, governava-a êle, Afonso de Albuquerque, com verdade e justiça, e a verdade, «he a principal parte de conservaçam da India, e de toda a outra terra

(1) *Cartas*, pág. 155 e seguintes.

do mundo.» (1) E também se não assustava com êsse governo, nem o demovia a guerra que lhe faziam, acrescentando num brado formidável de orgulho do seu próprio e imenso valor:

«Eu sam pessoa pera que se me meterem dose reynos na mão, para os saber governar.» (2)

Venceu porém a intriga e não esteve o rei à altura daquele que singelamente se assinava, feitura e servidor dêle; antes de o saber, sentira-o já Albuquerque que Gaspar Correia nos mostra simplesmente, chorando ao largar de Ormuz: e dizendo «eu nam posso reter as lagrimas neste despedimento que me parece que he pera sempre.» (3)

Era deveras para sempre: ao atravessar a armada o golfo de Bengala toparam com uma nau de Dabul e por ela se soube que viera do Reino um governador, e muitos capitães para as fortalezas, com as quais novas se dobrou o mal a Afonso de Albuquerque, e lidando com a morte chegou à barra de Goa. Então levantou-se, e arrumado à ombreira da porta da câmara, largamente contemplou a cidade que êle pusera por cabeça de um dos maiores impérios que o génio humano concebera e a fortaleza do seu ânimo realizara: não se sabe que pensamentos tumultuariam no seu cérebro, face a face com a sua obra, no limiar já da Eternidade, nem é por certo lícito supô-los ou inventá-los: nem ainda poderíamos alterar a narração singela do fim do grande capitão: «alevantou as mãos, e fez oração, e se tornou á camara e se tornou a abraçar com o crucifixo; e pediu a candeia resando o miserere mei Deus, *com que foi calando a palavra*, e dizendo *credo* deu a alma em a nau largando ancora.» (4)

Com a morte de Albuquerque fecha-se o ciclo épico da

(1) *Cartas*, pág. 189.

(2) *Idem*, pág. 162.

(3) *Lendas* — Vol. II, pág. 456 e seguintes.

(4) *Lendas* — Vol. II, pág. 456 e seguintes.

expansão nacional: êle foi o último dos três homens que então o definiram. O infante navegador dera à civilização um mundo novo, deixava por âmbito ao domínio europeu tôda a redondeza do orbe; o Príncipe Perfeito concebera no seu cérebro a maior ideia imperialista que tem surgido na história, a Península hispânica unida dominando o mundo; Albuquerque realizara na Ásia êsse império, marcando o caminho, ensinando o método de conservar na Ásia a hegemonia europeia. E durante o século em que se desenrola portentosa esta maravilhosa acção humana, como um simples episódio de viagem, tínhamos descoberto o Brasil.

Os historiadores ingleses contemporâneos são unânimes em constatar que a política britânica na Ásia não fêz senão seguir os traços gerais marcados pelo génio portentoso de Albuquerque. Deveras êle assentou duma vez os alicerces do senhorio europeu na Ásia: no curto espaço de seis anos com uma pequeníssima esquadra manteve a supremacia do poder naval português desde o Mar Roxo a Malaca; dos soldados e aventureiros fêz um *exército* na verdadeira acepção da palavra, o exército da tomada de Goa e do desembarque e conquista de Malaca. A subtileza do seu engenho revelava-lhe os segredos tortuosos da diplomacia oriental, a energia da sua têmpera superava todos os obstáculos; a perspicaz visão do génio apontava-lhe os pontos decisivos, Ormuz que havia de ser «tão grande *escapola* da India que se espantem as gentes»; Goa, «tão grande coisa e tão principal que della se poderia recuperar a India»; Malaca, chave do comércio das Índias com o Cathay de Marco Polo. E ao mesmo tempo, mantendo e guardando intactas as tradições e usos das Comunidades de Goa, estabelecia um precedente de incalculável importância no futuro regime da Índia entregando às autoridades nativas a administração dos seus próprios interesses locais.

Quando Albuquerque nomeava Timojá, que acabava de vencer, *Tanadar* da ilha de Goa abria um exemplo das mais

extraordinárias consequências, primeiro seguido pelos administradores da Companhia das Índias, deixando os chefes nativos nos seus lugares, estabelecendo na *confiança* a base do domínio alheio, princípio sem o qual não há colonização possível e de que acabamos de ver nos nossos dias a mais admirável e fértil aplicação quando a Grã-Bretanha dava aos Botha e aos Smuts o governo do seu país conquistado para o Império!

Eis a diferença essencial entre os processos colonizadores nossos e que a Grã-Bretanha tem depois seguido, primeiro na Índia e depois no seu vasto Império, com os resultados que a guerra actual diáriamente demonstra, daqueles que sob o nome genérico de *pan-germanismo* anulam todo e qualquer direito alheio, subsistindo única e simplesmente o do vencedor que os resume e possui todos.

A impotente prussificação da Alsácia, a expropriação das terras polacas com a proibição do uso da própria língua, são exemplos dêste método e dão sobeja ideia do futuro que a aplicação de semelhantes princípios traria ao mundo. A vitória alemã trazia para o resto do mundo a servidão pura e simples, desde a servidão intelectual à servidão económica.

Aqui deixamos apontada a diferença radical entre o *militarismo* prussiano e o que se pretende chamar o *navalismo* inglês. E não é somenos título de glória para nós ser portuguesa a primeira aplicação dêsse princípio essencial de governo.



A descoberta do caminho da Índia, o senhorio da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia despertaram na Europa de então um prodigioso INTERESSE bem superior por certo a da descoberta da América. E no estudo e observação de tanta coisa nova que se ia apresentando ao seu olhar penetrante de navegadores natos, prestaram ainda os por-

tugueses um serviço relevante à humanidade da Renascença. O *interêsse* pela vida, o *realismo* na observação da natureza, foram factores essenciais por nós introduzidos no vasto movimento de ideais da Europa de então: os *Colóquios* de Garcia da Orta, o *Roteiro do Mar Roxo* de D. João de Castro, os *Lustadas*, são três exemplos *decisivos* do que acabamos de afirmar (1). Os factos eram apresentados com rigorosa verdade, observados com verdadeiro interêsse; e a sua análise, como as conclusões dêles, tiradas sem qualquer espécie de preconceito de escola.

Bacon, Descartes, Galileu, transcendentalizaram ou melhor generalizaram doutrinas e ideias científicas de Garcia da Orta ou D. João de Castro. Tôda a nossa maravilhosa literatura de grande período do século XVI tem um cunho marcado de naturalismo que chega ao máximo de realidade nos *Autos de G. Vicente*, mas que se encontra até na narração sentenciosa e por vezes pomposa de Barros ou de Faria e Sousa. Na arte, a introdução de formas novas, do exotismo, não impedindo o realismo das figuras deu-nos o estilo manuelino; dêste temos o exemplar acabado e *clássico*, nos Jerónimos. Os curiosos e amadores de pintura, lembrando-se da tendência ao exagêro da escola espanhola, poderão ir buscar ao sangue português de Velasques o sentimento único de proporção, o realismo flagrante de verdade do maravilhoso autor das *Fiandeiras* ou do retrato de Inocência X da Galeria Doria. Essa faculdade única de apreender a realidade, absolutamente nossa, e do nosso período épico, deu ao mundo três dos maiores pintores de retratos de tôdas as épocas — Nuno Gonçalves, Velasques e Sanches Coelho.

Que admirável raça foi então a raça portuguesa! Passamos

(1) A *Flora dos Lustadas* do Conde de Ficalho, a recente *Astronomia dos Lusíadas* do Dr. Luciano Pereira da Silva, são eloquente demonstração do saber enciclopédico de Camões.

o tempo, não sei porque doentia aberração, a falar nos *crimes*, nas *vergonhas*, nas *atrocidades* da nossa história ultramarina! Crime, é esquecer que tudo quanto representa hoje o *progresso* da civilização europeia, foi devido a nós; *vergonha*, deixar a mãos alheias levantar na história os monumentos condignos dos nossos grandes homens; *atrocidade*, supor que a expansão nacional foi um abandono da tradição! Os chefes dessa raça, os *representative men*, como dizem os ingleses, eram dessa fidalguia portuguesa que tornou o seu nome de classe símbolo de tôdas as virtudes másculas com que um homem se pode honrar: os *corações de ouro*, as *espadas largas* de que fala Diogo do Couto. Ela deu poetas como Camões, homens de Estado como Albuquerque, ombreando no génio só com Alexandre, Cesar e Napoleão; reis como D. João II ou D. Manuel, e os altos infantes da inclita geração. Soldados, eruditos, humanistas como D. João de Castro, Martim Afonso de Sousa, heróis como os de Diu os do cêrco de Chaul: quaisquer que fôsem as contingências em que se encontravam, venciam sempre. Mais brilhante, mais instruída, mais nobre e mais fina, não houve na grande época da Renascença sociedade superior à sociedade portuguesa. As faculdades da raça desabrocham então em tôda a sua plenitude, e a sua obra constitui um dos mais maravilhosos capítulos da passagem do homem sôbre a face da terra!



Toda a nossa Asia, escrevia João de Barros nas Décadas, *vae fundada sobre a navegação* (1). A necessidade do domínio do mar para manter um império colonial não podia escapar à sagacidade dos mestres em tôdas as artes do mar que nós éramos

(1) *Decada 1.ª* — Lív. VIII — Cap. L.

então. E modernamente, a obra de Mahan sobre a importância e a influência do poder naval na história não é no fundo senão um comentário daquela frase. O primeiro vice-rei da Índia, na sua correspondência com D. Manuel, insiste sempre na necessidade de manter o senhorio da navegação. Os princípios, digamos assim, da estratégia imperialista estão ali todos expostos e definidos. Do *senhorio da navegação* derivava logo naturalmente o *senhorio do comércio*, que então compreendia o monopólio de todo o tráfego do Oriente e África para a Coroa Portuguesa. Daí vinha também a compreensão nítida da política a seguir: a aliança com os rajás hindús contra o poderio muçulmano, o poderio dos Rumes.

A batalha naval de Fevereiro de 1509 em que D. Francisco de Almeida batia a armada de Mir-Hocem entre Diu e Guzerate, foi uma das batalhas *decisivas* da história da Ásia: a supremacia naval portuguesa ficou segura até lhe aparecerem os concorrentes europeus. Nela vingou o grande vice-rei a morte do heroico filho, aquele lendário D. Lourenço que com as duas pernas quebradas por um pelouro comandava sentado, amarrado ao mastro grande da nau! «*Os que mataram o frango, não de comer o galo, ou matá-lo*»; dizia o Pai ao receber intrépida e notícia da derrota em Chaul. Foi êle que, parecendo naquele dia querer afogar a Ásia toda em sangue, afirmou de vez o senhorio europeu nos mares da Ásia, factor essencial da civilização até aos nossos dias.

«Como El-Rei conhecia, escreve o almirante Quintela (1) que a prosperidade da Nação Portuguesa dependia sempre das suas forças navais, pôs todos os seus cuidados em aumentar a Marinha». É que o conhecimento da importância do poder naval, vinha a El-Rei D. Manuel e aos homens do seu tempo da antiga tradição nacional. Iniciara-se com a conquista do *sok*

(1) *Annaes da Marinha Portuguesa* — Pág. 223, tomo I.

da pátria, na luta com a pirataria mourisca: a tomada de Lisboa dera ao poder marítimo o seu alicerce natural. Estava desde então no poder português a grande cidade do Tejo, espedacara-se aquele bloco de inimigos e ninho de piratas, consequentemente o litoral superior ficava isento dos incessantes assaltos periódicos que duravam desde três gerações. O contrato com os normandos na última fase, o ensino dos genoveses recebido em segunda mão, as relações directas com os cruzados, ministraram os conhecimentos indispensáveis, relativos quer à arte de construir embarcações e manobrá-las, quer ao Comércio com o Norte e o Levante. Instruída a gente, desimpedido o Oceano, aluira-se a muralha isoladora que em tórno do Estado nascente levantavam leoneses e sarracenos. A população hostilizada pelas fronteiras de terra abriu-se de improviso uma ampla saída; e na costa abandonada por onde tantíssimas associações haviam penetrado, não tardará a despertar essa nova energia que há de ser a *vida própria e característica* da pequena nacionalidade, agora em via de formação ainda. Enquanto os reis batalhadores adiantam a passos agigantados as conquistas do sul, o povo da primitiva província portugalense vai fazer o primeiro ensaio de navegação, lançando-se no comércio marítimo internacional (1). E, acrescenta ainda o eminente historiador:

No Norte do país achava-se pois formada a marinha mercante, de longo curso, muito antes da aquisição de todo o solo nacional. O curto pedaço de costa movimenta-se, cheio de vida; a pesca ora no mar ora nas barras dos rios: nas do Lima e Ave, talvez também na do Minho, a navegação para o estrangeiro; em grande na do Douro; a cabotagem generalizada. Fêz-se tudo isto nas três gerações que se seguiram à do Rei Conquis-

(1) Alberto de Sampaio — *As povoações marítimas do Norte de Portugal* — Fascículo 1 do tomo II da *Portugália*.

tador. Desde então tem de datar a nasçença das navegações portuguezas.» (1)

Isto explica sem mais comentários, o prodigioso desenvolvimento da navegação que Fernão Lopes nos descreve na Crónica de D. Fernando, que atrás citámos.

Não admira portanto que à medida que vai crescendo o império ultramarino se vá da mesma forma desenvolvendo o poder marítimo. Podemos até buscar e assentar todos os elementos dêle, vigorosos e fortes.

Em primeiro lugar a importância da navegação, o número de embarcações no mar. Durante o reinado de D. Manuel partiram para a Índia 250 naus; 248 saem a barra do Tejo durante os 36 anos de D. João III. Computando o valor de cada nau de carreira em 50 contos temos nesse período uma soma de cerca de 25.000 contos despendidos na navegação para o Ultramar; mas se considerarmos que é avaliada em cem milhões de cruzados a carga de regresso de cada nau, temos uma margem de lucros importantíssima a favor do nosso comércio. Durante o reinado de D. Manuel perderam-se apenas 9 naus à ida e 11 à volta: depois, passando de 400 toneladas a 700 e 800 a grandeza das naus, não só aumentava nelas a gente, mas as carregavam com mais confiança e assim vinham entulhadas e quasi maciças com o recheio: «às vezes no convés he tão grande o numero de Caixas postas umas sobre as outras, que fica a Caixaria mais alta que o Castello da Popa e para sahir da Proa á Popa he necessario subir pelas caixas como por um monte». (2) Não admira assim que o número de naufrágios fôsse crescendo, contando-se no tempo de D. João III vinte e oito naus e três caravelas à ida e dezanove à volta.

Mas a construção naval era tão importante, tão completa a organização dos portos de armamento e bases navais que o

(1) Alberto de Sampaio, *ob. cit.*, fasc. rv.

(2) Severim de Faria — *Noticias de Portugal*.

país facilmente ocorria a estas e outras necessidades. As naus construíam-se não só na *Ribeira* de Lisboa, mas nos históricos *espalmadeiros* da Banda de Além; em Setúbal, no Pôrto, em S. Martinho, em Aveiro, em Viana, todos os meses se lançavam ao mar dezenas de navios do comércio. As feitorias criadas em Santarém, Coimbra, e Moncorvo, aperfeiçoando a fabricação, produziam amarras de qualidade superior às de qualquer outro país. A experiência da navegação ensinara os nossos construtores a melhorar o casco e armamento dos navios. Toda a artilharia, de bronze, saía das fundições reais: a Fábrica Real de Barcarena, dirigida por engenheiros biscaíños e trabalhando com engenhos hidráulicos, fornecia a pólvora; as armas saíam dos arsenais reais e das oficinas particulares. Tão grande era a faina marítima do país, tão nacionalizada a vida do mar, que se deve ler em Severim de Faria a larga enumeração das armadas saídas do Tejo desde D. João I para a conquista de Ceuta até aquela que em tempos de D. Sebastião foi em socorro de Mazagão.

Baste-nos citar, para dar ideia da rapidez com que se aprontavam, que em 1508 passando D. Manuel a Tavira para socorrer a Arzila ajuntou em cinco dias 20.000 homens e as embarcações precisas para o seu transporte (1).

Qual era porém a organização dêste formidável poderio naval?

Além das armadas que iam para o Ultramar, havia as do Reino e mares das Ilhas. A primeira, a que havia no Reino para a defesa da costa, datava de D. Afonso IV: constava em geral de três galés e cinco navios; depois havia a do Estreito e Algarve, de fustas ou galés e caravelas, destinada a cruzar nas águas da Berberia, e finalmente a armada das Ilhas, com cinco ou seis velas em que entrava um Galeão: não só guardava as costas das Ilhas para que não fôsses infestadas de Corsários, mas ali esperava as naus que vinham da Índia para as com-

(1) Severim de Faria — Disc. cit. Rebello da Silva — *História de Portugal* — Parte VII.

boiar até Lisboa. A riqueza do nosso comércio, a notícia dos tesouros que afluíam a Lisboa desenvolviam por tal forma a pirataria que Carlos V e D. João III tiveram que ajustar por acôrdo a defesa de Espanha, Portugal e Açores cabendo ao nosso reino manter no mar vinte navios latinos, quatro naus ou galeões e mais uma reserva de quatro vasos de remo e três caravelas; estas embarcações conservar-se-iam no mar de verão e inverno; a armada das ilhas deveria ser composta de três naus e quatro caravelas saindo do Tejo a 10 de Abril. Finalmente os navios que seguissem a derrota Cabo Verde, Guiné, Mina, S. Tomé e Brasil só poderiam partir e recolher nas três monções de Janeiro, Março e Setembro (1).

As armadas europeias, chamemos-lhe assim, em tempos de D. João III couberam dois serviços excepcionais de bem diversa importância: a expedição e conquista de Tunis (1539) e a evacuação das praças da Berberia iniciada em 1549.

Além destas, e do serviço especial que lhes competia, havia as que eram destinadas ao serviço privativo do ultramar, perfeitamente distinto e separado desde o princípio. Quere dizer, esta separação de serviços navais de índole tão diversa, a tão discutida destrinça da *marinha colonial*, estabeleceram-na os nossos maiores desde logo, obedecendo ao princípio natural de separar o que de si é diverso.

Das naus que seguiam para a Índia, umas eram destinadas a voltar com carga, e por isso se chamavam *naus de carreira*, outras para ficarem servindo naqueles Estados, onde se conservavam Esquadras Permanentes, de que por último se formou um departamento ou repartição separada. Desde o vice-reinado de D. Francisco de Almeida vemos na Índia a sua armada privativa; compreendia não só os navios de alto bordo que do reino vinham com destino a ela, mas ainda os tipos diversos de menor tonelagem construídos nos estaleiros locais. Já em 1502

(1) Rebelo da Silva, loc. citado.

os de Moçambique lançavam ao mar a caravela a *Pompasa*: mais tarde Vicente Sodré, levou do reino madeira aparelhada e em 15 dias se lançava ao mar outra que Vasco da Gama achou pronta na sua segunda viagem. Em 1507 é Tristão da Cunha que na Ilha de Socotorá arma uma fusta cuja madeira levara também consigo. Cochim e Damão bem depressa tiveram fama pelas construções navais, perpetuada na segunda cidade até aos nossos dias. E os arsenais de Goa competiam a todos os respeitos com os da Ribeira de Lisboa: de lá saíu a célebre nau *Santa Catarina do Monte Sinai*, na qual em 1524 embarcou em Lisboa Vasco da Gama quando foi como Vice-Rei; aí mais tarde, em 1561, se fabricou a famosa nau *Chagas*, que trouxe para o Reino D. Constantino de Bragança, passou dezasete vezes o Cabo da Boa Esperança, levou para a Índia quatro Viso-Reis e durou mais de vinte e cinco anos (1). Em Ormuz, em Malaca havia ainda desenvolvida construção naval e à disposição dos respectivos Governos as competentes frota destinadas à polícia das costas e rios. Estavam tôdas sob as ordens superiores do Capitão-Mór do Mar, o segundo cargo da Índia, apenas inferior ao do visorei, e a êle andam ligadas as tradições gloriosas dos feitos dos seus titulares, D. Lourenço de Almeida, Duarte Pacheco Pereira, Martim Afonso de Sousa, para só lembrar os principais; compreenderam até ao tempo dos Felipes a melhor parte e a mais trenada das esquadras nacionais. Falcão, no seu *Livro De Tôda a Fazenda*, calcula que de 1497 a 1579 se lhe incorporaram do Reino 256 naus! Em material e tripulação eram superiores às esquadras que chamávamos dos rumes, como as construídas nos estaleiros locais o eram aos pangaiois árabes e indús da Costa de Malabar. E assim pudemos, enquanto não appareceu a concorrência europeia, manter intacto o poder naval e a correspondente supremacia e domínio desde o Cabo das Tormentas até às Molucas.

(1) Castilho — *A Ribeira de Lisboa*.

ALCÁCER QUIBIR E A PERDA DO PODER NAVAL

É costume dizer-se que o sonho indiano levou ao abandono, com as praças de África, da nossa ocupação marroquina, e é certo que não contribuiu pouco para distraír os espíritos dos dirigentes do desenvolvimento lógico da expansão territorial do Reino. Mas deram-se também um conjunto de circunstâncias que tornam possível o desastre de Alcácer Quibir, e enceram elas lição bastante para que não seja lícito deixá-las no olvido.

Quando as côrtes de Coímbra rejeitavam, depois do desastre de Tânger, a entrega de Ceuta e sacrificavam assim ao interesse nacional o Infante Santo, bem mostravam como o país compreendia a importância da conquista dos Algarves de além-mar; mais de meio século decorria porém sobre a tomada de Ceuta, até D. Afonso V tomar Arzila, cuja perda produziu o abandono de Tânger que só então caía nas nossas mãos (1491). Aproveitara-se o Rei Africano das dissensões entre os dois ramos da família dos Beni-Merim, que governava o que então constituía o império de Marrocos, bem mais acanhado do que o fôra sob o domínio glorioso dos Almoravides e Almohades, e enfraquecido pela existência das duas capitais, Fez e Marrocos.

Foi êste fraccionamento do Império que facilitou o alargamento do nosso domínio. Com singular critério foi escolhido no reinado de D. Manuel o pôrto de Mazagão, na província de Dekkala, como base de operações no sul do país, visto o norte ser já todo nosso pela ocupação das praças de Ceuta, Tânger e Arzila. Seguiu-se a tomada de Çafim e a ocupação de Santa Cruz do Cabo de Guer, onde logo se criava uma importantíssima indústria da pesca; finalmente em 1513 o Duque D. Jaime tomava Azamor, e em pouco tempo era completa a conquista da Província de Dekkala.

Também aqui é curioso registar como se efectuava a nossa colonização e como em presença de problemas tão diversos, a admirável plasticidade do génio nacional, amoldando-se às circunstâncias, resolvia a situação. A história dos nossos estabelecimentos em Marrocos oferece singular analogia com a dos franceses na Argélia. Tínhamos no norte a ocupação garantida pelas praças, portos de mar, de contínuo cercados pelos árabes, sem *hinterland* ocupado, sem penetração, e com uma estreita esfera de acção. Eram postos militares, feitorias, não havia colonização. Bem pelo contrário esta existia em pleno desenvolvimento no sul, onde governávamos os árabes pelos seus chefes indígenas, mantínhamos a ordem e o domínio efectivo no interior por meio dos *maghzen*, corpos militares indígenas, e assim podíamos perfeitamente esperar, aí pelos meados do século XVI, que a submissão e ocupação total do Império de Marrocos seria facilmente realizável e cobriria até tôdas as despesas da guerra: logo depois de Azamor a exportação de cereais sobe a 160:000 fanegas, sem contar os rendimentos crescentes das alfândegas de Azamor, Mazagão, Çafim e Santa Cruz do Cabo de Guer.

A ideia nacional da expansão aos Algarves de além-mar, era tão lógica e natural que a sua realização dependia só de deixar correr os acontecimentos. Mas precisamente nessa ocasião ia surgir um factor novo, entrava em cena a religião que

ia tornar nacional também a luta contra nós; enquanto a anarquia dos governos muçulmanos de Fez e de Marrocos, tornando-nos auxiliares de uns contra os outros, aproveitando-nos das dissensões para sermos os mantenedores da tranqüilidade pública e da paz, atraía assim os indígenas ao abrigo da nossa bandeira, pudemos ir desenvolvendo a nossa ocupação, mas logo que a propaganda religiosa estabeleceu a união no Império, sob o domínio da família dos Xerifes, essa vantagem desapareceu e perante a união nacional nós não tivemos fôrça para vencer.

Foi um simples marabu fatimita, Sid Mohammed ben Ahmed, quem teve a ideia genial de reconstituir a unidade política do seu país pelo laço religioso e tornar a luta contra nós, que até então fôra uma simples guerra política, numa verdadeira guerra nacional, o *Djehad*, a Guerra Santa contra os infiéis. Essa ideia legada a seus filhos e descendentes, constituiu a dinastia dos Xerifes, organizou a fundação do Império Xerifiano hoje existente e cuja história se iniciou e glorificou na nossa expulsão do território nacional.

A luta contra nós debutou pelo ataque a Santa Cruz do Cabo de Guer, tomada em 1536; em 42, D. João III mandava dismantelar Çafim e Azamor; Mazagão, em 1562, resistia heroicamente, mas a qualificação de *presídios* que desde então começámos a dar aos nossos estabelecimentos de África mostra bem como perdêramos de todo a ideia de colonização: de facto já não exercíamos acção alguma sôbre os indígenas, e o domínio do Oriente não deixava os dirigentes à altura da situação: desde que nos atacaram e que vimos diante de nós a unidade nacional em Marrocos, começámos a ceder, e quando D. Sebastião quis restaurar a política nacional e tradicional da sua dinastia e conquistar o Império de Marrocos, os meios de que dispôs não eram suficientes para a magnitude da empresa, e Alcácer Quibir veio destruir por completo êsse plano, verdadeiro objectivo da expansão nacional.

Na época da Restauração, Ceuta ficou à Espanha cujo domínio ali reconhecemos pelo tratado de 1668. Cedemos Tânger à Inglaterra pelo tratado de casamento de D. Catarina em 1662. Mas quando estes a abandonavam em 1683, por não poderem dali impedir aos mouros a navegação do Estreito, quis D. Pedro II restituir a Portugal este velho padrão de tanta glória sem o conseguir, visto a Grã-Bretanha não o querer vender; finalmente em 1769 o marquês de Pombal mandava abandonar Mazagão e cessava assim de flutuar em Marrocos a bandeira gloriosa que aí fôra plantada ao iniciar a nossa epopeia marítima, trezentos e sessenta e quatro anos antes (1).

É costume na maioria das histórias apresentar o desastre de Acácer Quibir como uma catástrofe nacional onde de vez se sumia o infeliz império colonial português. É ainda costume e hábito insistir na *decadência* da nação, na sua *miséria*, na *depravação* trazida pelo Oriente, e análogos lugares comuns. Ora em isto tudo há muita literatura romântica. Os períodos de maior ou menor acção dum povo têm sempre razões naturais a explicá-los. Em primeiro lugar, a nossa própria situação geográfica, razão determinante da exploração do Atlântico, era em relação ao resto da Europa uma causa de inferioridade na distribuição daquele comércio de que Lisboa tinha o monopólio. É certo que o erro económico da época, fazendo tomar o oiro como riqueza por si só, não basta para explicar como se estabeleceu a concorrência a esse monopólio. É certo que sendo o porto de Lisboa absolutamente excêntrico em relação ao resto da Europa, tornava-se necessária uma nova navegação para *distribuir* a riqueza aqui acumulada. E à medida que essa navegação de distribuição aumentava, vinha naturalmente a ideia de ir à origem dessa riqueza e levá-la directamente às Flandres ou à Holanda de onde um sistema arterial magnífico e natural de rios e canais, faziam fácil e barato levá-las ao

(1) Paiva Manso — *História eclesiástica ultramarina* — *passim*.

interior do continente europeu. Nem todo o génio de Albuquerque teria sido capaz de remediar esta causa natural de fraqueza.

O desastre de Alcácer trouxe inevitavelmente a incorporação na monarquia espanhola, e com ela o corte da antiga aliança. Com o desastre, muito maior, da Invencível Armada, desapareceu de vez das nossas mãos o Senhorio do Mar e o caminho da Índia ficava aberto à concorrência estranha.

São, pois, dois factores que na história andam a par: independência e aliança. A perda da primeira, com o abandono da segunda, foi o primeiro golpe no Império colonial português. Mas a unidade nacional, a primeira que se constituiu na Europa, fôra a criadora dêsse Império, e no reinado de D. João III a colonizadora do Brasil.

A obra nacional da dinastia de Aviz, seguidora da tradição naval da primeira, era tamanha, que não sofria a absorpção na Península hispânica: Portugal não era o reino de Leão, o Aragão ou a Catalunha.

A sua acção no Mundo não se confundia com qualquer outra; a sua tradição não se podia já apagar.

A nação ressurgia, após 60 anos dum cativeiro esgotante, e a sua pasmosa vitalidade ia afirmar-se numa luta que, a final, só vinha a acabar na paz de Utrech, 73 anos mais tarde. Nela salvava o país, um império colonial que era ainda, então, o segundo do Mundo. E se, ao concluirem as guerras napoleónicas, nós passávamos ao terceiro lugar, se entretanto Clive e Warren Hastings tinham lançado as bases do actual Império da Índia, e Wolfe tomado Quebec, nós tínhamos dado ao mundo a maravilhosa nacionalidade do Brasil!

Porque sestro mau, porque estranha aberração uma tão magnífica história nos não deixa em geral, lida nas *histórias*, senão uma impressão de decadência? Porque não apreciamos, e menos exaltamos devidamente, a obra da dinastia de Bragança, salvando o património colonial português através as mais aper-

tadas contingências da política europeia? Como se concebe que o acto eminentemente político de D. João VI, que ia dar origem à nação brasileira, salvando a dignidade da coroa portuguesa dos vexames inolvidáveis de Bayona, seja apontado à mocidade como *uma deserção?*

Responda por mim, explique este desgraçado *senão* português, que nos faz teimosamente depreciar o que é nosso, um grande português, um dos diplomatas da Restauração, o insigne António Vieira.

Todos sabem como elle fazia política no púlpito.

Os sermões, principalmente prègados na Capela Real, são inapreciáveis documentos políticos da época. Ora em 1697, prègava elle a Páscoa, na capela Real: o tema escolhido eram as quatro aparições de Nosso Senhor Jesus Cristo, depois de ressuscitado.

Ouçamos como elle as applica à política:

«Nestas quatro aparições, estão representados quatro géneros de vassallos, ou quatro géneros de condições de vassallos. Há uns vassallos que são como S. Pedro; com verem o seu rei, com lhes apparecer o seu rei se dão por contentes. Há outros vassallos que são como a Madalena; não lhes basta o ver nem apparecer. Mas se o rei os chama pelo seu nome, se o rei lhes sabe o nome, não hão mister mais para viver consolados e satisfeitos. Há outros que são como S. Thomé: se o rei lhes não entrega a mão e o lado, se lhes não abre os *arcãos mais interiores do Estado* (ainda que sejam daqueles que duvidaram e só vieram ao cabo de oito dias como S. Tomé) não se dão por bem livrados. Há outros, finalmente, como os discipulos de Emauz, que, por mais profecias que se lhes dêem, enquanto se lhes não dá o pão, estão com os olhos e com os corações fechados, nem conhecem, nem reconhecem. Ora censuremos estas quatro qualidades de vassallos. Os que se contentam só com ver, são finos. Os que se contentam como a Madalena, em que lhes saibam só o nome, são honrados. Os que se não contentam como S. Tomé, *senão* com o lado, são ambiciosos. Os que se não contentam, como os de Emauz, *senão*

depois de lhes darem o pão, são interesseiros. E os que, com tôdas estas coisas ainda se não contentam?... São portugueses.».

★

★ ★

Conta-se que o Imperador Carlos V, ao presenciar a importância, e valor da esquadra, que em seu auxílio lhe prestara Portugal para a expedição de Tunis, dissera «Fôsse eu Senhor de Lisboa, em pouco tempo o seria do Mundo». Era a apreciação exacta do valor do nosso pôrto como base naval, como pôrto de armamento: essa tradição vinha de longe e resumia-a mais tarde Manuel Severim de Faria escrevendo:

«O pôrto de Lisboa, conhecidamente é o mais capaz e seguro de tôda a Europa, quanto mais de Espanha, por ser tamanho que nenhum outro em grandeza pode em muita parte competir com êle nem recolher tão grande número de navios com mais comodidade, por estar abrigado de todos os ventos, e de tanto fundo que nele se fazem grandíssimos galeões, e as naus da Índia, que são as maiores embarcações que navegam hoje o mar!» E desta situação e importância de Lisboa tirava o erudito escritor argumentos para fixar nesta cidade a Capital da monarquia Espanhola, e a residência da sua Côrte: «Enquanto os Reis residiram em Lisboa, sabemos que além das grandes frotas que mandavam para as suas conquistas todos os anos saíam dêste reino três armadas, uma que andava na guarda da Costa dêle, outra nas Ilhas e a terceira no Estreito; com as quais conservavam seus Estados de maneira que nunca em seu tempo chegou inimigo algum a roubar lugar da costa de Portugal e defenderam o Estado da Índia contra o poder do Soldão do Cairo e do Grão-Turco, desbaratando-lhe poderosíssimas armas. Porém, depois que Sua Majestade se ausentou, começou logo a ausência fazer seus efeitos, de modo que em pouco tempo cessavam de todo as armadas!» (1)

(1) Severim de Faria — *Discursos políticos* — Disc. 1.ª.

Estes factos, a importância de Lisboa, e a necessidade de manter o poder marítimo, despertaram logo depois da união das duas coroas as atenções dos dirigentes, e foram especialmente reconhecidos no Grande Conselho que Felipe II reunia aqui mesmo, logo em 1581, e a que assistiram os homens mais eminentes do tempo na arte da guerra de terra e mar. Basta citar o duque de Alba, o Marquês de Santa Cruz, Sancho de Avila, o Prior-Mor Fernando de Toledo, etc. Nele consultava El-Rei sobre as medidas a tomar para a defesa e segurança de Portugal, incorporado nos outros Estados da monarquia Espanhola. A resposta foi simples: Convinha mudar as forças de terra e mar, porque desta maneira ficaria El-Rei sendo Senhor da terra e do mar: tendo esquadras situadas no Canal de Inglaterra, Estreito de Gibraltar e Costas Marítimas dos seus Estados, se enfreavam todos os seus inimigos e se podia melhor acudir a qualquer ponto atacado.

Este projecto, acrescenta o almirante Quintela, era todo do duque de Alba e a sua morte embaraçou que se pusesse em prática (1). Era deveras digno do grande homem de guerra que tão alto levantara o nome das armas espanholas: mas foi o desastre da Invencível Armada que deveras pôs termo e remate definitivo ao nosso poderio naval. Vale, pois, a pena insistir um pouco neste facto.

Tôda a gente conhece a forma simplista como os fenómenos da história de Portugal são em geral por nós apresentados e apreciados: D. João III passou a vida a olhar para as fogueiras da Inquisição; D. Sebastião fanatizado pelos jesuitas levou o país a Alcácer-Quibir; mais tarde D. João V viveu entre Odivelas e Mafra, e o País e a História oscilam entre Inquisição e jesuitas entre jesuitas e Inquisição até que o Marquês de Pombal o livrou de tudo isso. Mas a quem se dá hoje o trabalho de estudar ou procurar estudar a história pátria custa-lhe a

(1) *Annaes da Marinha Portugueza*. Tomo 2.º, págs. 3 e 4.

contentar-se com esta filosofia da história bebida na fonte *insuspeita* da Dedução Cronológica. Chega por exemplo à conclusão de que a política marroquina de D. Sebastião era não só a verdadeira e tradicional política portuguesa, mas até representava a reacção contra o abandono das praças de África iniciada no reinado anterior: Camões, um dos mais esclarecidos e livres espíritos da Renascença, uma das mais poderosas inteligências do seu tempo, o mais genuíno representante da tradição nacional, defendeu, preconizou, impulsionou até, essa política em estrofes imortais. E não julgamos que êle fôsse jesuita ou Inquisidor. Da mesma forma que o projecto da conquista de Inglaterra, consubstanciado, por assim dizer, na Invencível Armada, é attribuído muitas vezes ao *fanatismo* de Felipe II que assim queria convertê-la à viva força ao Catolicismo. Mas como êsse projecto representa de facto a seqüência natural da política espanhola em relação à Inglaterra, e como essa política tendia sobretudo a manter ileso o poder naval da península, cabe aqui naturalmente expôr, ainda que muito em resumo, o que ela era e o que tinha sido.

A tradição nacional espanhola pedia a aliança com a Inglaterra, não só para contrabalançar aquela que de tempos imemoriais se estabelecera entre a Escócia e a França, mas ainda e sobretudo para evitar que os domínios flamengos da Casa de Borgonha caíssem sob o poder da França. Tôda a política de Carlos V e da Casa de Austria na Flandres está nisto. Para se perceber como êste problema era vital para a Inglaterra, basta notar que com a França, senhora dos mares do Norte desde a Mancha até à Escócia, não haveria para ela um momento de sossêgo; e, da mesma forma, o principal mercado estrangeiro do comércio inglês, a Península hispânica, estaria igualmente à mercê do seu inimigo secular. E acrescentamos ainda, que para o comércio da Península, o nosso, especialmente desde a descoberta do caminho da Índia, era de vital

importância ter livre o acesso do mar do Norte e manter assim seguro o tráfego com as feitorias de Flandres.

Tal era a tradição política em que Felipe II fôra educado no glorioso reinado de seu pai, e de tanta monta era considerada a aliança inglesa que nem sequer o afrontoso repúdio de Catarina de Aragão por Henrique VII, separou dela a orgulhosa casa que geria então o imenso domínio espanhol: pois aqui estava uma preciosa ocasião de dar largas ao *fanatismo*!

Depois, seguiu-se o casamento de Felipe II com Maria Tudor: mas ainda isto em nada impediu que o monarca espanhol favorecesse no que pôde a sua cunhada nas suas pretensões à herança da coroa inglesa: Se Isabel não subisse ao trono, a quem êle caberia era a Maria Stuart a um tempo rainha da Escócia e casada com o herdeiro da Coroa de França: tanto bastava para que Felipe I se quisesse manter na sua tradição política e defendesse a protestante contra a católica: ainda aqui não vemos o fanatismo em acção.

E tão segura estava Isabel da importância para a Espanha desta política que isto só explica a audácia, e permita-se-me a expressão, o descaramento com que, à medida que se foi sentindo segura no trono começou o ataque incessante, teimoso e persistente ao poder naval espanhol. Não o queria evidentemente ver passado às mãos da França, mas era para o seu país que essa mulher genial o pretendia, e sentindo perfeitamente que a guerra com ela era a última extremidade a que chegaria o monarca espanhol, joga impunemente com essa aliança e vai trenando e educando os seus homens de mar no côrso ao comércio espanhol, nos ataques incessantes às suas colónias. Em todos os mares, os navios espanhóis são preza dos corsários ingleses: Isabel inicia até a guerra de tarifas, a luta comercial com a Flandres espanhola, e a-pesar dos constantes incitamentos dos seus embaixadores em Londres e de todos os seus ministros, não se resolveu Felipe II, meticoloso, consciencioso e eminentemente pacífico, a entrar numa guerra que natural-

mente sentia ser decisiva. Ainda quando Isabel apresava os galeões carregados de ouro nos próprios portos ingleses aonde tinham arribado, a-pesar da insistência do Duque de Alba, Felipe não se alterava; e quando, já em 1581, Drake põe a ferro e fogo tôda a América espanhola, o longo brado de fúria e indignação que em tôda a monarquia se levanta, só o faz tomar a iniciativa de mandar um pequeno socorro aos Católicos Irlandeses! Na realidade para um fanático que não pensava senão em converter a Rainha de Inglaterra era bastante condescendente e vagoroso! Foi só quando a necessidade de luta se tornou nêlle uma convicção, que naturalmente se lembrou de buscar um aliado no sentimento religioso, unindo o mundo católico numa espécie de cruzada contra o crescente e ameaçador desenvolvimento do poder naval protestante.

Aí por 1586 o projecto de operações da Armada pode julgar-se completo: o Rei tinha então em seu poder o elaborado e volumoso estudo da sua organização e o subsequente plano de campanha, monumento admirável de conhecimentos técnicos e previsão militar devido ao génio do grande homem de guerra que foi o Marquês de Santa Cruz. E não só são curiosas as coincidências que apresenta com o que mais tarde formou o génio de Napoleão para a resolução do mesmo problema, mas ainda nos seus traços gerais podemos dizer que concordam por completo. Resumia-se em conduzir a Flandres uma armada formidável, embarcar aí o exército comandado por Alexandre Farnese e desembarcado este na Costa de Inglaterra, marchar sobre Londres.

A armada de Santa Cruz desempenharia no Canal da Mancha o papel que mais tarde Napoleão destinava à de Villeneuve; manter aí o poder naval enquanto se effectuasse a travessia do exército e a sua subsequente marcha sobre Londres. Mas a Napoleão faltou o pôrto de Lisboa, base natural de semelhante operação naval, e por isso teve de complicar o seu projecto com elaboradas manobras para fazer sair dos respectivos portos

as esquadras que Villeneuve devia concentrar na sua mão, e a falta duma tão perfeita e adequada base naval não foi das que menos contribuíram para o malogro dos planos imperiais. Não teve êste senão o projecto de Felipe II, mas a morte de Santa Cruz e sobretudo a sua substituição pelo Duque de Medina Sidonia, que *nunca navegara*, foi por certo bem mais prejudicial do que a morte de Latouche Tréville e a sua substituição pelo vencido de Trafalgar havia de vir a ser para Napoleão.

Acontece ainda que o audacioso ataque de Cadiz por Drake veio protelar a partida da expedição e só a 27 de Maio de 1588 safu finalmente a barra de Lisboa essa formidável ostentação do poder naval que compreendia a seguinte imensa enumeração:

- 1.º — A esquadra de Portugal em cuja Capitânia, o galeão S. Martinho, embarcara o Duque de Medina Sidonia, constava de 10 galeões e 2 zabras com 3.286 soldados, 1.712 marinheiros e 384 peças;
- 2.º — Esquadra da Biscaia, em cuja Capitânia ia o almirante D. Juan de Recaldos, tinha 12 velas, 2.564 homens e 213 peças;
- 3.º — Esquadra de Castela, general D. Diogo Valdez: 16 velas, 4.177 homens e 374 peças;
- 4.º — Esquadra da Andaluzia, D. Pedro Valdez; 11 velas, 3.099 homens, 254 peças;
- 5.º — Esquadra de Guipuzcoa, comandada pelo célebre Oquendo, com 14 velas, 2.571 homens e 235 peças;
- 6.º — Esquadra de Levante, Martim de Bertendera, 10 velas, 3.537 homens, 280 peças;
- 7.º — Esquadra das Urcas, 22 velas, 3.465 homens e 361 peças;
- 8.º — Esquadra de Zabras e Patachos, D. António Furtado de Mendonça, 21 velas, 1.085 homens e 79 peças;
- 9.º — Esquadra de Nápoles, D. Diogo de Moncada, 4 velas com 1.341 homens e 200 peças;

10.º — Esquadra das Galés de Portugal, ao mando de D. Diogo de Medrano: 4 galés, 612 homens fora 1.100 forçados e 20 peças.

As munições e sobreceletes iam em 20 caravelas, acompanhando ainda a Armada 12 faluas para expedição de ordens.

O Exército de transporte tinha 5 terços espanhóis e 2 portugueses, o de Gaspar de Sousa e o de António Pereira, ambos a 1.000 homens.

Logo à saída os temporais deram na esquadra, e só em meados de Junho estava reunida na Corunha: com a audácia e decisão que mais tarde havia de caracterizar Nelson, os homens de mar a quem cabia a responsabilidade da defesa de Inglaterra, Drake, Hawkins e Frobisher, resolveram imediatamente ir atacá-la. Medina Sidónia saíu, porém, dêsse porto, com rumo a Plymouth, com o fim de ali surpreender a armada inglesa e de a destruir para ficar senhor do mar e depois efectuar o transporte do Duque de Parma. Era bem pensado, e tanto mais para admirar que as instruções de Felipe II lhe prescreviam que evitasse o combate; mas os ingleses não se deixaram atacar, e, aproveitando-se dos conhecimentos do mar em que combatiam, da sua superioridade manobradora, iniciaram em fins de Junho uma série de combates singulares em que tiveram sempre vantagem e que em poucos dias tinham praticamente pôsto fora de combate o adversário. Bloqueado pelos holandeses, Alexandre Farnese, não querendo comprometer o seu exército, demorou o embarque das suas forças, e quando a 28, Medina Sidonia largou ferro em Calais, ia simplesmente dar os seus galeões em pasto aos brulotes que os ingleses lhe lançavam em cima; fechada a saída para o Atlântico, viu-se obrigado a retirar pelo mar do Norte, dando volta à Escócia e à Irlanda!

Dois meses durou essa retirada trágica, em que as tempestades, a ignorância dos pilotos, a pouca acção do comando,

acabaram a ruína da Invencível Armada, enforcados ou passados à espada os náufragos que nas costas da Grã-Bretanha procuravam escapar às ondas. Em Setembro entrava Medina Sidónia em Santander, e 53 velas, destroços únicos daquele imenso armamento vieram pouco a pouco abrigar-se aos outros portos do Norte da Espanha. Tinha deveras acabado, e para sempre, o poder naval da Península. Nem Felipe II nem os seus sucessores pensaram sequer em tentar restaurá-lo: outros, bem diversos, foram os ideais da sua política. E quando na madrugada de 1 de Dezembro, D. João IV era aclamado em Lisboa, estavam no Tejo 11 velas, relíquias de todo o poder marítimo da dinastia de Aviz! Mas então era já a luta pelo poder naval essencial objectivo da política inglesa, como depois foi e tem sido o esforço para a manter; esse facto é que de então para cá vai dominar a História.

A RESTAURAÇÃO E O BRASIL

A restauração gloriosa de 1640 viera colocar perante a nacionalidade portuguesa um problema bem mais importante e grave que aquele ao qual o génio militar do Contestável deu solução definitiva três séculos antes na chapada de Aljubarrota. Então era uma nacionalidade no seu exuberante desenvolvimento, prosseguido sem interrupção durante os duzentos e tantos anos da dinastia afonsina, fortalecida pelo sentimento cioso da independência que originara a sua própria criação. Agora era uma nação esgotada por um verdadeiro cativoiro de sessenta anos, durante os quais nem um só dos seus interesses, sequer como entidade autónoma, tinha sido zelado, antes cuidadosamente tôdas as suas fôrças vivas tinham sido aproveitadas e até malbaratadas no exclusivo proveito do dominador.

E acrescente-se que a nação caíra sob o seu jugo esgotada até ao último homem numa empresa que fôra sucessivamente abrangendo o Mundo extra europeu. Mas ainda assim a robusta vitalidade portuguesa ressurgiu e venceu por fim, guardando ainda, o que é o mais maravilhoso da história, os elementos dum império colonial imenso, mas íntegro, completo, homogêneo. É preciso que a sombra que projectam sôbre tôda a

nossa história os vultos formidáveis dos heróis da epopeia da descoberta seja deveras imensa, para ser ainda hoje tão pouco sentido o serviço que nos prestaram os restauradores, significando neste nome não só aqueles que na madrugada de 1 de Dezembro baldearam Miguel de Vasconcelos pela janela fora com a mesma facilidade com que atiraram ao chão os cabides das alabardas no Paço da Ribeira, mas ainda todos os que lutaram pela independência de Portugal ou reconquistaram o seu império ultramarino naquela imensa série de façanhas gloriosas às quais só pôs remate a paz de Utrecht, 73 anos mais tarde. E se é certo que fôra precisamente a nossa epopeia colonial que tornára impossível a nossa absorpção por um poder estranho e que manteve intemerato em nós o fogo sagrado da independência, não o é menos que é ainda à maneira como então o soubemos reconquistar e manter que devemos o lugar que ocupamos no Mundo: nesses dois momentos críticos da nacionalidade portuguesa, foi às colónias que devemos a salvaguarda da nossa independência.

Não há dúvida de que o problema colonial foi perfeitamente percebido pelo político hábil que foi D. João IV. Numa conversa que relata ao seu govêrno o enviado francês, Mr. de Jant, dissera o rei:

«As Índias orientais eram um colosso que nenhum proveito lhe dava e que pelo contrário via-se na necessidade de mandar para aquele Estado 1.000 a 1.200 homens, os quais ordinariamente por lá ficavam, morrendo parte no mar, parte às mãos dos inimigos; que a isto acrescia o terem-lhe já os holandeses tomado uma boa parte daqueles Estados, principalmente Ceilão; que el-Rei da Pérsia havia de fresco tomado Mascate, perto de Ormuz e o do Decan lhe fazia continuamente a guerra, e que os seus vassallos de Macau na China, entendendo que êle não estava em estado de as defender, se tinham pôsto debaixo da protecção do novo Príncipe Tártaro com medo de caírem

nas mãos dos holandeses que haviam por diversas vezes tentado ganhar por surpresa a cidade.

«Que, acrescentara ainda, havia muitos anos que nenhum proveito tirava da Índia, antes pelo contrário fazia com ela grandiosíssimas despesas unicamente para conservá-la, despesas que seriam mais bem empregadas em Portugal que tanto delas necessitava, e que nisto exclamara: Prouvera a Deus que eu pudesse abandonar com honra a Índia Oriental!

«Que o único motivo que lho estorvava era o interêsse da religião; que os holandeses e os ingleses já lhe haviam feito várias proposta sobre aquele particular; mas que estremecia quando pensava que a religião católica havia de ser substituída pela dos herejes; que se reputaria por mais feliz se possuísse menos reinos remotos que lhe eram pesados e se contentaria com o Brasil, que intitulava a sua vaca de leite, em razão do avultado rendimento que lhe dava, sendo o termo médio dos navios que dali vinham anualmente carregados de fazenda o de cem, juntamente com o reino de Angola, as praças de África, as ilhas dos Açores, Cabo Verde, etc.; que juntos estes Estados com os de Portugal não trocaria a sua condição pela de nenhum outro Príncipe da Europa» (1).

Não há dúvida, repetimos, tinha perfeita compreensão do problema e via muito bem El-Rei D. João IV; não haveria condição de monarca superior à daquele que tivesse nos seus domínios o Atlântico como um lago português! E êsse objectivo, que deveria ser desde essa data o da política nacional, era então possível porque possuíamos todos os elementos de tal domínio: as duas margens do Atlântico com o Brasil e Angola, os pontos de apoio no mar, as bases estratégicas, com os Aço-

(1) Visconde de Santarém — *Quadro elementar das relações politicas e diplomaticas de Portugal* — Tomo IV — Parte II — Introdução, pág. CLIX e seguintes.

res e Cabo Verde. E nem faltava a ideia nacional da primeira dinastia com os Algarves de além-mar simbolizados ainda nas praças de África. Vimos já como lhe não percebemos o valor e como o Marquês de Pombal os largou definitivamente, vamos agora ver o que tínhamos feito, e o que soubemos fazer do Brasil, é a obra-prima da nossa colonização, é a demonstração viva da fecundidade da nossa expansão nacional.

A ideia que nos levou à Índia foi a descoberta do caminho marítimo para desviar para a nossa posse o comércio do oriente: o monopólio desse comércio dependia essencialmente do *senhorio do mar*, como dizia Afonso de Albuquerque, e como muito bem o explicava João de Barros «tôda a nossa Ásia vai fundada sôbre a navegação» (1). Foi como apoio dessa conquista que Albuquerque se assenhoreou dos pontos estratégicos, e o estabelecimento que criara em Goa tinha por fim dar a impressão de que estávamos na Índia para ficar, mas para ficar em paz e harmonia e até em união com as raças indígenas. A isso tendeu tôda a sua política e a instituição, que lhe foi tão cara, dos *casados*.

O inimigo, aquele contra quem a guerra era necessária era o muçulmano e já vimos o que era o plano colossal com que pretendia vencer esse adversário nato da supremacia, e da civilização europeias.

Não tivemos portanto na Índia a ideia de *colonizar* no sentido verdadeiro da palavra, e quando nos encontrámos lá *senhores* verdadeiros e incontestados do *comércio e da navegação*, pôde D. João III continuar na África e começar na América aqueles ensaios de colonização iniciados com tanta mestria e profícuo resultado pelo infante D. Henrique e por D. João II.

A colonização do Brasil teve desde logo uma organização especial: não havia ainda, sôbre a constituição política, ideias

(1) *Decada I* — Liv. VIII — Capítulo I.

diferentes das do século anterior e o território do Brasil foi assim enfeudado em 12 capitânias-mores cujos donatários tinham poderes soberanos, salvas algumas restrições. E devemos desde já notar, que o princípio seguido não era tão mau, que não fôsse posteriormente aplicado por outras nações que assim fundaram os seus impérios coloniais. As Companhias das Índias, inglesas ou holandesas, tinham, tal qual os donatários do Brasil, atribuições soberanas. Depois as lutas e rivalidades entre os campitães-mores ou sobretudo entre os seus lugar-tenentes levaram D. João III a colocar sôbre elles um governador ou vice-rei, representante directo do soberano. Ao mesmo tempo, «uma política de sensata liberdade isentava a agricultura, a indústria e o comércio de restrições vexatórias, franqueando a colónia aos estrangeiros mediante o pagamento de leves direitos diferenciais. Os impostos eram moderados, poucos os artigos estancados, e era livre a translação dos indivíduos de umas para outras capitânias e de qualquer delas para o estrangeiro» (1). Se acrescentarmos o tipo dos primeiros núcleos de população, compreendendo por um lado uma raça laboriosa e eminentemente industrial, os judeus, e por outro um elemento aventureiro e empreendedor, pois o Brasil foi deste o princípio *couto* e *homizão* de condenados, temos os factores essenciais do rápido e florescente desenvolvimento duma colónia que constitui o mais belo título de glória dum rei bem pouco apreciado em geral, D. João III, que Oliveira Martins não duvida apelar o *Rei Colonizador* (2).

A prosperidade da colónia sofreu em meados do séc. XVIII um fortíssimo abalo, quando o Marquês de Pombal, levado pelo seu espírito absolutista e monopolista quis meter o comércio do Brasil nas mãos das duas companhias privilegiadas do Grão Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba; com razão o

(1) Oliveira Martins — *O Brazil e as Colonias*, pág. 10 e 11.

(2) Idem, idem, pág. 9.

economista Adam Smith pasma de que o ministro português enveredasse por êsse caminho, precisamente quando o sistema estava sendo abandonado por tôdas as nações da Europa. Os resultados viram-se logo: o comércio do Pará que occupava 15 a 20 navios por ano passou a efectuar-se só com cinco, a nação perdia na razão directa do dividendo dos accionistas que variou, durante o privilégio da companhia, entre 11 1/2 e 8 1/2 %. Mas não obstante a larga protecção dispensada, o próprio Marquês de Pombal não lhe renovou os privilégios, e quando em 1778 era finalmente abolido o exclusivo do comércio que lhe pertencia, os negociantes da praça de Lisboa faziam cantar um *Te-Deum!*

A decadência das províncias setentrionais do Brasil, causada pelo exclusivo concedido às companhias privilegiadas, coincide com o desenvolvimento das províncias centrais pela exploração mineira, do ouro e do diamante, da população mineira provém o Estado actual de S. Paulo. E como os núcleos de população anteriores se tinham fecundado pelo comércio e pela agricultura, a nossa colónia escapou assim à anarquia dissoluta dos estabelecimentos espanhóis da América do Sul, exclusivamente centros mineiros com tôda a desordenada mistura de gentes que ainda hoje caracteriza a indústria do ouro.

Por outro lado, êsse carácter agrícola, e as explorações crescentes da cultura da cana e do fabrico do açúcar, collocaram a colónia em face de dois outros problemas capitais, o da exploração ou aproveitamento da mão de obra indígena, e o da importação dessa mão de obra, sob a forma de tráfico de escravatura.

Logo em 1570 um decreto régio prohibia fazer escravos dos indígenas do Brasil excepto os prisioneiros de guerra: a conquista de parte do Brasil pela companhia holandesa foi um dos principais obstáculos à realização dessa medida. Mas logo que se restaura o domínio nacional, a metrópole vem cuidadosamente proteger os seus novos súbditos, e a história geral das

missões dos jesuítas e muito especialmente a correspondência do Padre António Vieira mostram os esforços tenazes e as lutas sustentadas pela Companhia na defesa dos direitos dos índios. Mais tarde, o Marquês de Pombal deu-lhes a liberdade individual e a igualdade de direitos com os colonos.

Desta medida data, a bem dizer, o desenvolvimento do tráfico de escravos: desde que a mão de obra local, tornada livre, não chegava para o trabalho era preciso importá-la, e Angola estava defronte. Dessa proximidade provinha uma vantagem imensa num comércio em que grande parte da carregação perecia na viagem; por outro lado, a fertilidade inesgotável do solo brasileiro, a sua extensão ilimitada, a sua produção assombrosa, concorriam para a exigência crescente dessa importação. Daí a importância especial que ali teve o trabalho-escravo só abolido nos nossos dias.

Registamos, porém, um facto: durante esta segunda época da nossa expansão, as colónias africanas foram simplesmente sucursais do Brasil; eram o mercado de escravos para a *fazenda* americana. Essa *fazenda* separou-se, tornou-se autónoma, apresada a sua independência na crise mundial do início do século XIX em que na realidade o Brasil foi a metrópole e Portugal a colónia. «Fortuito, sob o ponto de vista do sistema da história brasileira, o caso da fuga de D. João VI para o Brasil teve o merecimento de pôr em evidência e de sancionar politicamente o facto de ordem social anterior: o Brasil era já uma nação, e não foi D. João VI quem lhe levou a carta de independência» (1). Tinha uma população estabelecida, fixada pela agricultura, reproduzindo-se; tinha a riqueza pela exploração mineira, tinha a unidade geográfica e definidos os seus limites. Econòmicamente e geogràficamente era uma nação. Socialmente, fixados os factores anteriores, não podia viver acorrentada à mãe-pátria, tornada simplesmente uma metrópole explo-

(1) Oliveira Martins — *O Brasil e as Colonias*, pág. 94.

radora. E como nota Leroy Beaulieu, se a separação de Portugal e do Brasil se operou sem violência e quasi sem abalo, não foi isso um mero acaso. Não foi só a pequenez e a impotência da metrópole que tornou a transição tão fácil: a colónia estava pronta para a independência, e destacada do seu tronco, como um fruto sasonado, não deixou de crescer e de prosperar (1). Esse crescimento, essa prosperidade crescente dos actuais Estados Unidos do Brasil, a sua influência também crescente no Mundo, são outros tantos títulos de glória para a nação que soube dar ao Mundo a grande república sul-americana, destinada a representar no hemisfério austral do novo Mundo, o papel análogo ao dos Estados Unidos da América do Norte, guardando assim a nossa raça um âmbito de acção, prenúncio ainda dum imenso futuro.

★

★

★

Sumido o nosso poder naval nos mares da Mancha, teve como sucessor o holandês que também à custa do nosso domínio ultramarino tentou estabelecer o seu. Para a importância e valor do nosso comércio começaram desde logo a chamar a atenção dos Estados Gerais, os holandeses que tinham estado ao nosso serviço e entre os quais convém destacar um polidor de diamantes em Goa por nome Koning e especialmente o célebre viajante de Haarlem Hugo van Linshoten que em 1583 andava pela Índia e descrevera perfeitamente tudo quanto vira no seu itinerário publicado em 1596. Ao elevado senso político do Grande Pensionário Oldenbarnevelt não escapou o valor que esse comércio viria a ter nas mãos dos seus compatriotas e

(1) *De la Colonisation chez les peuples modernes* — Vol. 1, pág. 56.



A VIAGEM DO PRÍNCIPE REAL À COLÓNIA INGLESA DO NATAL. FOTOGRAFIA TI
 À DIREITA DO PRÍNCIPE: A ESPÓSA DO GOVERNADOR; AIRES DE ORNELAS E A FILHA
 CORONEL ANTONIO COSTA, CONDE DA PONTE E O CONSUL PORTUGUÊS EM DU
 OUTRAS PERSONALIDADES INGLESA, VÊEM-SE: O PADRE COSTA; DR. BARROS DA FOI

R
 H
 R
 N

êle foi por certo um dos que mais influiu no caminho que ia tomar a actividade daquele povo. Os dois irmãos Cornélio e Frederico Houtman, aproveitando uma longa demora em Lisboa como prisioneiros, para se informar, não só de tôdas as particularidades do comércio da Índia, mas também da forma de para lá navegar, alcançaram dos negociantes de Amsterdão o comando da primeira expedição europeia aos mares onde até então tínhamos tido o domínio incontestado. Data êste facto de 1595.

Não vamos narrar como o espírito empreendedor holandês auxiliado e apoiado no seu crescente poder naval, foi pouco a pouco criando o seu império colonial. Logo em 1602, ainda sob a influência e auspícios de Oldenbarnevelt, constituía-se, pela fusão das diversas companhias interessadas no comércio ultramarino, a Companhia Unida das Índias Orientais; três anos depois, numa exposição feita aos Estados Gerais, a Companhia enumerava desta forma o seu poderio: «negociava para as ilhas de Cabo Verde e Índias Orientais com 100 navios e 1:800 homens; para Cuba e Hispaniola com 20 navios e 500 homens; para a Costa da Guiné e Mina com outros tantos navios e 400 homens; finalmente o comércio da Índia ocupava 40 naus e 5:000 marinheiros. Isto é a Companhia tinha no mar 180 navios e 7:700 homens e empregava um capital de 330 milhões de florins» (1).

Assim como as informações dos seus naturais ao nosso serviço tinham lançado a República Holandesa no caminho da expansão ultramarina, foram ainda informações nossas que iam despertar os seus concorrentes, e mais tarde os seus sucessores, no domínio do mar. Em 1582, sete corsários ingleses atacavam no mar dos Açores duas naus portuguesas a *Madre de Deus* e a *Santa Cruz*, únicas que voltaram salvas, da esquadra de cinco

(1) Schaeffer — *História de Portugal* — 2.ª secção — O Domínio espanhol.

que em 10 de Janeiro largara de Goa com o Governador Manuel de Sousa Coutinho. O comandante da *Santa Cruz* encalhava e incendiava a sua nau na ilha das Flores; a *Madre de Deus* depois da heróica resistência era apreendida em 19 de Agôsto. Entre o que se encontrou a bordo figurava o Registo de todo o Govêrno e Comércio dos portuguezes na Índia — «e foi precisamente sôbre êste documento precioso que assentou a representação da famosa *Company of Merchants of London*» (1). que ia ter a honra de ser iniciadora do formidável Império britânico.

Não é nosso intento, nem caberia na índole dêste trabalho, narrar a luta admirável que sustentámos no Ultramar contra os concorrentes que com as nossas informações lá se tinham introduzido: o descalabro do nosso Império asiático mostra ainda como era seguro o alicerce em que o cérebro de Albuquerque o levantara; foram os pontos estratégicos em que o apoiara os mais duramente atacados. Ormuz perdia-se em 1622, entregue pelos ingleses aos persas por seiscentas mil rupias. Com êles se tinham aliado para nos expulsar, e êste simples facto mostra como iam longe os tempos em que os europeus apareciam na Ásia para conquistar para a Fé e para a civilização, expressões então equivalentes. Representávamos os postos avançados da civilização europeia contra o Islamismo. E por honra nossa assim fôra firmado e orientado o nosso Império pelo Génio formidável de Albuquerque. Isso era o que nesse tempo se chamava — a *Conquista* — apoiada, como se escrevia então, na *Navegação*; depois, como consequência natural, vinha o interesse: o *Comércio*.

Agora dava-se o contrário: eram Companhias Comerciais, com a mira exclusiva no lucro, que nos iam atacar e logo de princípio se revelava a diferença profunda nos processos; não

(1) Luciano Cordeiro — *Como se perdeu Ormuz*.

lhes repugnava o acôrdo ou aliança com os inimigos naturais da civilização cristã contanto que nisso houvesse dinheiro a ganhar. Ainda para os nossos concorrentes vinha longe a época em que a fôrça das circunstâncias os obrigaria a estribar a sua política nos princípios elevados em que Albuquerque firmara a sua. E quando um dia se escrever, deveras, a história da colonização portuguesa, não há dúvida de que ressaltará luminoso o facto de que o Império britânico para durar e firmar-se na Ásia teve que ir inspirar-se naqueles moldes em que Albuquerque vasara desde logo e para sempre os de todo o domínio europeu.

Também na nossa expulsão do Japão obraram da mesma forma os holandeses. Pondo a sua mira unicamente no negócio, grangearam a confiança dos japoneses, sujeitando-se a tôdas as condições impostas até as menos honrosas; e dessa confiança se serviram para minar a nossa, até conseguirem em 1639 a expulsão total. O que resultou de atraso para a civilização europeia a perda da nossa preponderância aí e na China, di-lo a história das difficuldaes que a Europa tem tido até aos nossos dias para obter as facilidades que eram correntes nos tempos chamados *ominosos*. Finalmente Malaca, que em 1606 conseguiu repelir os ataques de Matalief, succumbia em 14 de Janeiro de 1641 a um apertado cêrco de cinco meses. «Foi, diz o Conde de Ericeira, perda muito considerável e tocaram as conseqüências dela não só ao Estado da Índia mas também a êste reino que acrescentou esta queixa às mais que justamente publicava do domínio castelhano: porque se descuidaram dos socorros da Índia parece que com o fim já referido de quebrantar as fôrças de Portugal» (1). Já o mesmo escritor se expressara por forma análoga ao referir-se ao vergonhoso tratado de 1609, em que Felipe III exceptuara da paz firmada com a Holanda as possessões portuguesas!

(1) *Portugal restaurado*, vol. 1, pág. 141.

«Ajustando no ano de 1609 a indecorosa trégua com os holandeses, que o mundo soube e tôdas as nações murmuraram, capitulou que se entendia com todos os reinos e Senhorios da Coroa de Castela desta parte da linha, ficando com a guerra aberta da linha para além, que são tôdas as conquistas do Reino de Portugal... A Mina e a Guiné experimentaram primeiro esta desconcertada política, deixando os castelhanos perder estas conquistas, parece que tão claramente por sua vontade e que a guerra da Guiné durou três anos sem conseguir o mais leve socorro.

Padeceu a Índia igual desgraça, e não sentiu o Brasil menos dano. Os aprestos das naus da Índia eram tão dilatados que se perdiam ora as monções, ora os navios. As frotas do Brasil serão tão pequenas e mal aparelhadas que não só não animavam o nosso poder senão que caindo nas mãos dos inimigos lhe acrescentavam as forças. Estes desconcertos prejudicaram igualmente a todos os Estados do Reino e deminuíram de sorte os cabedais dos particulares, que sendo a Praça de Lisboa uma das mais ricas do mundo, vieram a extingui-se quasi tôdas as correspondências dos homens de negócio. E finalmente procurava El-Rei D. Felipe observar com Portugal o ditame de El-Rei seu pai que costumava dizer: era melhor a um príncipe ser senhor de um reino arruinado e seguro que florescente e poderoso com o perigo de inquietar-se» (1).

Estranha política por certo, e bem digna do espírito meticoloso e mesquinho do filho de Carlos V. A ela, ao domínio espanhol, devemos assim a perda do nosso império ultramarino, consequência da ruína do poder naval consumido em interesse alheio. Ormuz e Malaca nas mãos de estranhos, perdido para sempre o nosso predomínio e comércio no Extremo Oriente, a Índia reduzida a poucos pontos ocupados na costa de Malabar,

(1) *Portugal restaurado*. Vol. I, págs. 40 e 41.

Ceilão nas mãos dos holandeses, juntamente com o Brasil e Angola, eis o que D. João IV encontrava ao ser aclamado, e que juntamente com a situação na Europa, o colocava na mais inextricável posição em que, por certo, se tem encontrado ao subir ao trono um chefe de Estado.



No mar, tanta tormenta, tanto dano,
Tantas vezes a morte apercebida;
Na Terra, tanta guerra, tanto engano,
Tanta necessidade aborrecida!

Parece-nos lícito supor que D. João IV repetiria muitas vezes estes versos de Camões e os applicaria ao seu caso: tinha dois poderes formidáveis com que se defrontar. O poderio espanhol em terra e o holandês no mar eram então os maiores do mundo e não havia dúvida de que os primeiros uniriam tôdas as suas forças para procurar reconquistar com honra o que tinham perdido com vergonha, ao passo que os segundos se empenhariam igualmente em arruinar os últimos elementos do Comércio Nacional, em se apoderar das relíquias do nosso dilatado império colonial, estancando ao reino as fontes da sua riqueza, e cortando-lhe o nervo do seu poderio. Mas o poder da Casa de Áustria suscitara um terrível adversário no génio audacioso e providente de Richelieu, ao passo que a Inglaterra apertava cada vez mais a luta pelo poder naval, objectivo da sua política desde a derrota da Armada. E destes factos vemos nós como eram lógicas e necessárias as alianças que desde logo procurava o primeiro Rei da Casa de Bragança e que se ataram a 7 de Abril de 1641 com a Grã Bretanha e a 1 de Junho do mesmo ano com a França. Mas como não podia esquecer quanto eram tradicionais entre nós as boas relações com as Flandres, não descurou D. João IV de procurar parar os Estados da

Holanda na sua luta contra nós, apontando-lhes a Espanha como inimigo cumum; e assim nesse mesmo ano de 41 concluíamos com os Estados Gerais uma trégua de dez anos durante os quais os respectivos súbditos se absteriam de tôda e qualquer hostilidade, se auxiliariam com tôdas as fôrças contra a Espanha, estendendo-se o valor dêste armistício ao Brasil e à Índia. Não foi porém cumprido neste ponto pelos holandeses: ao passo que enviavam a Lisboa uma frota de 34 velas, faziam ordenar ao Príncipe Maurício de Nassau que no Brasil ocupasse o que pudesse antes de ser declarado o armistício. E assim nesse ano perdíamos ainda Sergipe, Maranhão, S. Paulo de Luanda e S. Tomé sob a fé dos tratados!

É bem sabido que Mazarin não continuou a política anti-espanhola de Richelieu e sacrificou por completo os nossos interesses no Tratado dos Pirinéus (1659). Já anteriormente a Europa tinha mostrado bem pouca coragem em afrontar o colosso espanhol, recusando-nos a entrada no Congresso de Munster (1648).

No fundo, o país só consigo e com os seus recursos podia contar e isto mostra a têmpera admirável do carácter nacional que nunca trepidou perante as mais duras provações. Esta situação de isolamento perante o egoísmo, já tão caracterizado na política internacional europeia, explica a conversa de D. João IV com o Chevalier de Jant, à qual mais duma vez nos temos referido; e leva à compreensão nítida da parte do nosso rei da necessidade de ter um reino unido e compacto, assim como da vantagem de sacrificar ou ceder o que se não pudesse manter para salvar a independência e autonomias nacionais. Bem feliz seria de-certo D. João IV, e o país com êle, se possuísse só o Brasil, com o Reino de Angola, as praças de África, os Açores e Cabo Verde: juntos estes Estados com Portugal, não trocava a sua condição pela de nenhum outro príncipe da Europa (1).

(1) Santarém — *Quadro elementar*. T. IV. Parte 2.ª — Introd.

A ideia da pouca utilidade da Índia para nós, perdido o poder naval, não era nova em Portugal.

Um escritor militar de grande originalidade, cujos alvitre, por exemplo, para a defesa de Lisboa ainda hoje merecem ser lidos, Luiz Mendes de Vasconcelos, escrevia nos seus *Diálogos do sítio de Lisboa* o seguinte:

«A conquista da Índia não nos deu campos que semeássemos, nem em que apascentássemos o gado, nem lavradores que cultivassem os nossos campos, antes nos tira os que nisto nos haviam de servir, porque parte levados da cubiça, e parte pela necessidade da conquista, temos muito menos do que convém». Observa depois que a Índia nos levava os homens que na defesa do reino nos podiam servir, sem nos dar outros que os suprissem; nota como nem com as ilhas nem com o Brasil sucedia outro tanto, com as ilhas porque se povoaram de uma vez e sôbre o provimento de trigo que forneciam não nos estavam continuamente consumindo gente como a Índia; com o Brasil, porque sôbre povoar-se com degredados *com muito proveito e pouca despesa do reino*, era fertilíssimo em açúcar e outros produtos e até de trigo o podia dar; acrescentando não estar tão distante que não nos pudesse valer em ocasião de apuros, como não podia a Índia. E sôbre o comércio colonial também êste homem de tão especial previsão se adiantava ao seu tempo, querendo, já que o comércio tinha que ser monopólio, o fôsse da metrópole, do país inteiro, e não só da coroa. É certo que já as côrtes de Tomar tinham em 1581 reclamado a Felipe II que o tráfico com as colónias fôsse livre, mas Luiz Mendes é o primeiro escritor (a sua obra é de 1603) que trata das vantagens económicas que para um país resulta em ter colónias e da maneira de as aproveitar. E a razão principal que êle dava para querer a livre navegação da metrópole para o Ultramar ainda hoje merece citar-se. — Limitar o comércio das colónias à coroa e aos poucos privilegiados a quem êle a concedia, era acrescentar um segundo a um primeiro monopólio.

Com êste, se por um lado se tolhiam aos particulares os interesses daquele tráfico, e à nação os ganhos que lhe haviam de porvir, por outro se diminuíam os réditos das alfândegas como se estreita o giro e *comutação das mercadorias*. Também se aumentavam gastos com grossas armadas à custa do Estado, destinadas ao trato das especiarias, quando os nacionais, sendo-lhes franca a liberdade de commerciar, poderiam fazer todo êsse trato em navios seus, economizando despesas à fazenda pública, *alargando a esfera da marinha mercante, que seria ao mesmo tempo viveiro para a de guerra*, e segurando assim com mais fortes vínculos o domínio da mãe-pátria sôbre as possessões do Ultramar (1).

A vantagem de concentrar as forças vivas da nação onde se podiam com eficácia aproveitar, a ideia prática da colonização pela povoação e reprodução da nossa raça, os princípios em que convinha estabelecer o comércio ultramarinho, as conseqüências dessa política racional na utilidade da marinha mercante e da navegação nacional, tudo está tão claramente exposto que só se pasma como ainda hoje tais verdades são entre nós motivo de discussão para tanta gente!

E por isso também se pasma como da cedência de Bombaim e Tânger, na regência da rainha D. Luíza, por ocasião do casamento da Infanta D. Catarina com Carlos II de Inglaterra se fez uma arma de combate à política nacional de então

Supomos, nós pessoalmente, que se D. João IV fôsse vivo difficilmente cederia Tânger, a-pesar-da perda de Ceuta ter diminuído já muito o valor das praças de África, elemento essencial, como vimos, do seu plano colonial: o Atlântico mar português. Ainda D. Pedro II quando os ingleses largaram a occupação de Tânger, a quis reaver para a Coroa Portuguesa.

(1) Cristóvão Alres. *História do Exército Português*, vol. IV das provas.

mas perdida essa ocasião ninguém mais pensou no que em Marrocos tinha sido a verdadeira política nacional e em 1769 o Marquês de Pombal abandonando Mazagão, punha de vez termo a três séculos e meio da mais gloriosa história.

Não há dúvida de que o abandono das Praças de África, começado em tempo de D. João III e sucessivamente continuando até o século XVIII foi um grave erro político, acabando e impedindo a expansão natural do território Continental além do Estreito. Era a verdadeira solução da questão marroquina, à espera da qual até hoje esteve a Europa. Mas outro tanto não acontece com a cessão de Bombaim. Aqui soubemos, com elevado tino político, fazer valer, e em muito, o que as circunstâncias nos impunham então já claramente. Perdido o senhorio do mar, Ormuz e Malaca nas mãos de inimigos, não podia subsistir o Império Indiano que nesses elementos baseara o seu fundador. E bem o sentiam e sabiam aqueles que em Portugal mantinham a tradição nacional: a hegemonia europeia no continente asiático dependia de vários factores; tínhamo-los perdidos todos; cumpria deixar o lugar a outros. *Dura lex, sed lex*. A hegemonia europeia é hoje exercida pelo Império Britânico, mas agora como então estriba-se no senhorio do mar e na ocupação do golfo Pérsico e dos Estreitos: tal qual Albuquerque a fundara. E tal título de glória já é para nós bem grande.

Soubemos assim em 1661 fazer, como os franceses dizem, *la part du feu*; conseguimos por essa forma a aliança britânica consubstanciada num casamento para o qual se ofereciam a Carlos II nada menos de cinco ou seis partidos à escolha; princesas de Parma, Dinamarca, Saxónia, Orange, além da de Brandeburg, e da aliança espanhola. Respondíamos com essa aliança à situação em que nos colocara Mazarin, abandonando na Paz dos Pirinéus a política de Richelieu, e fazíamo-lo precisamente no momento em que a Grã Bretanha ia começar o esforço para adquirir aquele poderio naval que fôra nosso, levada a isso sobretudo pelo monopólio do tráfego do Oriente que

tão cuidadosamente como nós, a Companhia Holandesa das Índias Orientais queria para si.

A aliança britânica devemos a intervenção e quasi mediação com que a Grã Bretanha nos ajudou nas negociações que precediam o tratado assinado em 13 de Fevereiro de 1667, em que finalmente e depois de vinte e oito anos de luta, conseguimos arrancar à Espanha o reconhecimento da nossa independência. É pois agora a ocasião de vêr aquilo com que ficávamos.

Em primeiro lugar, o Brasil. A aliança inglesa adquirida com o casamento de Carlos II tivera desde logo como efeito útil a mediação para a paz com a Holanda assinada na Haia em 6 de Agosto de 1661: Tânger e Bombaim deram-nos assim meio de ficar com o Brasil. As pretensões sobre Angola, recuperada em 1648 por uma expedição partida e organizada no Rio de Janeiro, tinham, desde 1651, sido abandonadas pelos holandeses nas suas negociações com António de Sousa de Macedo. Infelizmente na execução do tratado repetiu-se da parte da Holanda um facto que já se dera por ocasião das tréguas de 1641: então, Maurício de Nassau foi aproveitando o intervalo entre a notícia delas e a sua publicação para ocupar Sergipe no Brasil e até S. Tomé e a cidade de Luanda. Agora ratificando Portugal o tratado em Maio, a Holanda só a efectuava em Dezembro, aproveitando o tempo para ocupar Coulão, Cranganor, Cananor e Cochim, que nunca mais nos entregaram.

A política internacional seguida depois da proclamação da Independência foi sempre verdadeiramente inspirada nos interesses superiores do país, por forma a contribuir eficazmente à manutenção e garantia da nossa independência e à conservação possível do nosso império ultramarino. Foi consequência dela a política marítima e devemos agora ir procurar os princípios em que ela se manteve e porque forma foi dirigida.

Ministra-nos desde logo informações preciosas a tal respeito.

o historiador sem o qual se não pode ainda hoje seguir na narrativa dos acontecimentos dessa época, o erudito autor do *Portugal Restaurado*, o Conde da Ericeira. Escreve êle:

«Levantou-se neste tempo (1643) grande controvérsia entre os ministros sôbre se haver de prevenir a Armada ou poupar-se esta despesa. Diziam os desta opinião que as prevenções de Castela não obrigavam a se fazerem dispêndios antecipados; e que quando elas se adiantassem seria tanto maior o poder que os castelhanos trouxessem, que não seria possível, que a nossa Armada buscasse a de Castela fora da barra, e que dentro dela seria melhor defesa das fortalezas do rio e fortins que se podiam levantar na Marinha, com o dinheiro que se havia de gastar inútilmente nas prevenções da Armada.

Discursava-se pela parte contrária que *a maior defesa de Portugal era sustentar uma Armada poderosa* que andasse no verão correndo a costa e de inverno estivesse pronta no rio para acudir a qualquer incidente: porque medindo-se como era razão as disposições da defesa pelo intento da conquista, constando que os castelhanos determinavam entrar a um mesmo tempo com um exército e uma Armada, a buscar Lisboa, para que experimentasse o reino a ferida no coração, e assim como o corpo com as acções ficasse cadáver para a defesa; que parecia necessário que de iguais e semelhantes disposições se compusesse a resistência: porque *fiar a segurança do Rio dos tiros incertos da artilharia das tôrres, seria indesculpável confiança*, e que os fortins, em que se dizia que se gastasse o dinheiro que se havia de aplicar não poderiam ser tão defensáveis que não fôsses primeiro ganhados, que investidos do exército que manobrasse por terra: e que assim ser ela necessária na ocasião proposta, ou para pelejar fora da barra ou para defender o rio não era matéria de questão; e que neste sentido, marinheiros, soldados, bastimentos, artilheiros, armas e munições sempre era preciso que estivessem prontos, porque se não juntam de repente: e que estando feita esta prevenção, que é todo o dis-

pêndio das Armadas, quanto mais útil era empregar a nossa, que suspendê-la; porque de navegar podia colher interêsses que contrapesassem os cabedais despendidos, e de não saír do Rio se podia temer que os soldados sem uso e os marinheiros sem exercício se achassem inúteis quando chegasse a ocasião de serem necessários.

Ora fazendo-se conta com os cabedais, El-Rei podia armar quarenta navios, unindo aos de que era Senhor, outros estrangeiros, e que esta Armada não só era capaz de pelejar com a de Castela, que se podia considerar menos poderosa, pela costumada desatenção dos Ministros daquela Coroa, várias vezes experimentada, mas que serviria de sustentar as alianças nos príncipes confederados, indissolúvel quando lhes resultasse maior interêsse das suas monarquias: e que de Portugal não poderiam esperar outro maior que o socorro de uma Armada poderosa nas ocasiões que necessitassem dela; e que esta politica era tão necessária que a persuadiam os manifestos dos mesmos castelhanos nos quais para dissuadir os príncipes da Europa da aliança de Portugal, tomavam por fundamento mostrarem que os portuguezes nem para se defender tinham forças bastantes. E que últimamente com a Armada se seguravam as frotas, se facilitava o comércio e que sem ela por tôdas as partes e por todos os discursos ficava duvidosa a defesa do Reino.

El-Rei, prudentemente, seguiu esta última opinião (1).

Está tão bem traçado o quadro, que se está a ouvir a discussão nesse memorável Conselho de Guerra: e não admira que estejamos assistindo à discussão que com tanta sobriedade como precisão resume o Conde da Ericeira, porque ela é ainda dos nossos dias. Não o devia ser, é certo, mas nem por isso deixa de ser exacto que ainda hoje há quem discuta se devíamos ou não ter Armada. Pois a opinião afirmativa, à qual com o ser

(1) *Portugal Restaurado* — 1.º vol., págs. 437 e 438.

costumado bom senso se inclinou D. João IV, baseia-se ainda agora nos argumentos com que a apresentavam os homens públicos do tempo no Conselho de Guerra a que assistimos em 1643: a defesa da costa e da barra do Tejo, feita no mar e não em terra, a necessidade de valorizar a nossa aliança, de mostrar que tínhamos direito à nossa independência porque a sabíamos e queríamos defender, a guarda e protecção às nossas comunicações com o domínio ultramarino, as *frotas*, a segurança dada ao comércio, o acréscimo de rendimentos que daqui proviriam para o Estado, tudo está magistralmente resumido, como vimos, na argumentação presente ao Rei. Logo em Junho, estava organizada a Armada da Côrte que saía ao mar sob o comando de António Teles de Meneses com 24 velas e em Outubro, sob a sua protecção, entrava a barra a frota do Brasil.

Bem depressa as forças navais portuguesas adquiriam importância, a ponto de em 1646 Ana de Áustria solicitar o auxílio das nossas naus na expedição à ilha de Elba. Seis naus e uma caravela às ordens de D. João de Meneses e do Almirante Cosme do Couto saíam a barra do Tejo em Agôsto, incorporando-se em Toulon na Armada que às ordens dos marechais du Plessis e de La Meilleraie ia pôr cerco a Pôrto Longone.

Rendeu-se a praça depois de três meses de sitio, tendo no último assalto tomado parte importante os nossos soldados do mando de Simão Correia da Silva, depois Conde de Castanheira.

O Comércio do Brasil respresentou na Dinastia de Bragança o papel que teve o Comércio da Índia na dinastia de Aviz: é em volta dêle, na sua protecção, que gira a política marítima do tempo, afora a sua acção episódica nos mares europeus quando os deveres de aliança a isso nos levaram. «Não é menos digno da profunda meditação do homem de Estado e do publicista, escreve o Visconde de Santarém, o facto de ser a aliança de Portugal pela sua posição geográfica disputada pelas maiores nações da Europa, como a França, o Império, a Inglaterra, a Espanha, a Holanda.» Mas depois de firmada a paz

com a Espanha e reconhecida a independência foi sempre o objectivo de D Pedro II a manutenção da neutralidade portuguesa, foi preciso que a subida do Duque de Anjou ao trono do reino vizinho alterasse por completo as condições do equilibrio europeu para que D Pedro II resolvesse entrar na grande aliança pelo tratado de 1703 e consequentemente o país se achasse envolvido na Guerra da Sucessão de Espanha. Tão côncio estava porém o Rei da gravidade do passo dado e tão fundo tinha o sentimento da sua responsabilidade, que explicou o seu procedimento e os motivos que o guiavam no manifesto ao povo datado de 1704.

Porque é outro facto curioso destes tempos tão deturpados hoje por quem faz da história do seu país alimento para paixões sectárias a acção directa e constante do povo no governo da nação. Como o povo português levantara a dinastia de Aviz para poder lutar contra a unidade Castelhana, exaltara ao trono o Duque de Bragança para se libertar dêsse jugo. Foi um movimento genuinamente popular o que depôs D Afonso VI e obrigou depois o Infante a casar com a Rainha e quando mais tarde um ministro estrangeiro pretendia meter-se nos negócios do Reino ia o juiz do povo a sua casa avisá-lo de que entrasse na ordem.

«Unidos ditosamente o estado do Povo e da Nobreza, escrevia-se com verdade no manifesto que em 1674 oferecia a Coroa ao Regente, foram duas vezes gloriosos os restauradores da monarquia lusitana, um apoiando a revolução de El-Rei D João I, outro defendendo a justiça violentada ao Senhor Rei D João IV. Sendo estes os braços, que só podem tirar os Reinos aos Principes intrusos, estranhos e violentos, são os que só devem e podem dar as Coroas aos Principes justos, naturais e suaves, como Vossa Alteza. Estes são os dois braços com que oferecemos a Vossa Alteza a Coroa» (1)

(1) Sousa, *História Genealógica* — VII, pag. 470

Não vemos que hoje se defina melhor a doutrina da soberania nacional, princípio de direito público entre nós desde remotas eras. O povo, escrevia o embaixador inglês, Southwell em 1700, tem estado, sobretudo depois da separação da Espanha, na posse de um poder quasi absoluto de soberania que muitas vezes exerce (1). E relatando a Luiz XIV como o povo protestava em 1762 contra a forma como o Governo Francês queria levar o nosso à guerra, comentava o embaixador Mr. d'Auberville: Par malheur, pour cet Etat, *la voix du peuple est ici fort écoutée*.

Não era por desgraça do Reino que a voz do povo era ouvida; era porém excepcional este estado de coisas entre as nações da Europa continental de então. Essa voz, quando deixou de ser ouvida foi precisamente sob o jugo daquele que é hoje, por um paradoxo histórico singular, corifeu de um pseudo liberalismo, o Marquês de Pombal (2). No tempo dêle, quando o povo queria falar respondia-se com as forcas da Alçada do Pôrto ou queimando-o na Trafaria.

A guerra da Sucessão de Espanha acabou com a paz de Utrecht (1713). Quando ela se declarara, já o poder naval britânico se fundara sobre o da França, na guerra chamada da Liga de Augsburgo, nas memoráveis batalhas navais da Hogue e de Beachy-Head.

Ao terminar a longa luta que colocava a casa de Bourbon no trono de Espanha, e na qual as nossas forças navais não tiveram que intervir, a Grã-Bretanha ganhava por assim dizer tudo aquilo que a França e a Espanha tinham perdido; e tudo no sentido de estender e fortificar o poder naval. Gibraltar, à

(1) Citado por Schaeffer, *História de Portugal*, T. iv, 5.º P.

(2) A requerimento do Procurador da Coroa em 1767, inspirado ou ordenado evidentemente pelo Marquês de Pombal, foi, por uma junta de lentes e desembargadores, condenado o livro célebre publicado em 1646 pelo Dr. Francisco Velasco de Gouvêa, lente da Universidade, como *infame, absurdo e ignorante* por nêle se definir, defendendo a aclamação de D. João IV, que o poder dos reis lhe vem do povo.

entrada do Mediterrâneo, dava uma nova base a êsse poder, como as colónias cedidas na América do Norte eram de importante valor não só militar mas comercial. Ainda tirava especiais vantagens sob êste ponto de vista a consolidação do nosso domínio Sul-Americano, visto pelo tratado de Methuen termos ficado comercialmente sob a sua acção.

Como muito bem nota Mahan (1), depois duma guerra, a maior que a Europa vira desde as Cruzadas, quasi tôda travada em terra, com uma única batalha naval, a de Malaga em 1704, nenhuma nação obtinha, em grandeza e em solidez, ganho que se comparasse ao da Grã-Bretanha: um poder marítimo ~~sem~~ igual. Ficava dominando de vez o grande comércio do ~~mar~~ alto, com uma marinha militar sem rival e apoiada em bases seguras em tôdas as partes do mundo.

★

★ ★

Estava fundado o poder que ia levantar o Império Colonial sucessor do nosso. O que eram então as nossas fôrças navais, e que valia para nós o Brasil?

Em 1713, segundo informava à sua côrte o agente francês Viganego, havia em Lisboa dois arsenais, o da Coroa dirigido pelo Marquês de Fronteira e pelo Provedor dos Armazéns, destinando-se especialmente à construção e serviço das naus da Armada e o da Junta do Comércio, destinado às naus do ~~com~~bóio da frota do Brasil.

O primeiro tinha de renda ou de dotação, como hoje diríamos 800.000 cruzados e com êles se mantinham 9 naus de guerra e se pagavam as competentes guarnições que orçavam em 500 homens por nau, além do regimento de infantaria de marinha que servia a artilharia a bordo e nos fortes do Tejo

(1) *Influence of Sea Power upon History*, págs. 223 e 422.

O Arsenal da Junta do Comércio tinha 700.000 cruzados de renda, com que mantinha 6 naus e outro regimento do mesmo efectivo de mil homens e que servia igualmente a bordo.

Em 1716 e 17 viram de novo os mares europeus a nossa Armada em acção. É costume, também hoje corrente, denegrir e rebaixar o reinado de D. João V como se o único luminar da nossa gloriosa história fôsse o vulto sombrio e despótico do Marquês de Pombal. «O estudo histórico, comparativo dos documentos dêstes dois reinados, escreve a tal respeito o erudito Visconde de Santarém, nos impõe a obrigação de dizer com imparcialidade e com justiça que para exaltar o reinado do Senhor Rei D. José não é necessário deprimir e menoscar o de El-Rei seu pai». E ainda, «a pessoa dêste soberano, as qualidades dos seus ministros, a *energia da sua política exterior*;... pela primeira vez se pode avaliar pelas relações confidenciais e secretas dos agentes estrangeiros» (1).

Entendera e muito justamente o rei magnânimo cooperar com as forças navais portuguesas na campanha naval contra os Turcos que sob o sultanado de Achmet III, governados pelo enérgico Gran Visir, Kumurgi Ali Pachá, queriam aproveitar o sucessivo enfraquecimento da República de Veneza para se compensarem da penosa situação em que os colocara a paz de Carlowitz (1699). A invasão da Morêa, fazendo sentir à Itália o perigo próximo, levou o Papa Clemente XI a solicitar o auxílio da Cristandade e a 5 de Julho de 1661 saía a barra de Lisboa a Armada comandada pelo Conde do Rio Grande, Lopo Furtado de Mendonça. Compunha-se das naus — *Conceição*, almirante, com 80 peças; *Assunção*, 65 peças; *Nossa Senhora das Necessidades*, 66 peças; *Santa Rosa*, 66 peças; *Rainha dos Anjos*, 54 peças; *Nossa Senhora do Pilar*, 40, além dum brulote, uma tartana e um navio hospital. A Armada contribuíu

(1) *Quadro Elementar* — vol. VI. Introdu., págs. v e vi.

nesse ano eficazmente para o levantamento do cerco de Corfu. Em 1717, fazendo-se de novo ao mar, depois de ter invernoado no Tejo, aumentada com a nau *S. Lourenço*, de 56 peças, com um transporte, *S. Tomaz da Cantuaria*, e com outro brulote, formando um total de 11 velas com 448 bocas de fogo, uniu-se em Corfu à esquadra veneziana de André Pizani, e mais tarde com a florentina, a pontificia e a malteza, constituindo uma força de trinta e quatro velas, que encontravam no Cabo Matapan a esquadra turca de 48 velas comandada por Ibrahim Pachá. Foi completamente derrotada pelas nossas forças, sobre as quais caiu o maior peso da refrega, juntamente com dois baixéis de Malta e quatro velas venezianas. O resto não chegou a entrar em fogo. «A nossa esquadra, diz D. António Caetano de Sousa, ficou muito destroçada de mastros, velas e enxárcias e com os costados tão cheios de balas que a não ser a forte construção das naus e a fortaleza das madeiras, todos perigariam» (1). Não só portanto nessa época sabíamos navegar e combater com a antiga perícia e denodo, mas ainda mantinham os nossos arsenais a sua reputação de exímios construtores. Se tínhamos perdido o poder naval, nem por isso deixávamos de mostrar que podíamos e sabíamos manter armada no mar, e no glorioso dia de Matapan a esquadra nacional nobremente soube sustentar as antigas tradições e corresponder ao interesse que desde o início do seu reinado sempre pelas coisas navais manifestou D. João V.

O Príncipe Eugénio derrotara em 1761 em Peterwardin e Gran Visir Kumurgi Ali Pachá que morria na acção. No ano seguinte, quasi no mesmo dia em que se feriu a batalha naval de Matapan, ganhava a 16 de Junho a memorável batalha de Belgrado.

Destas duas vitórias foi consequência a paz de Passarowitz

(1) *História Genealógica*, tomo VIII, pág. 225.

assinada no ano seguinte e que parava definitivamente as invasões muçulmanas pela Europa dentro. Deixava-lhe nas mãos porém a histórica península do Peloponeso que só nos nossos dias veio recuperar a independência.

O comércio com o Brasil merecera a D. João IV logo após a sua subida ao trono a mais desvelada atenção. Foi o padre Vieira quem directamente contribuiu para a formação duma Companhia de Comércio que pudesse prestar a Portugal os serviços que as suas congêneres estavam prestando à nossa custa à Inglaterra e Holanda.

Segundo o plano do célebre jesuíta, além da criação de duas companhias, da Índia e do Brasil, haveria em Lisboa um banco à semelhança do de Amsterdão: entendia êle ainda que de Lisboa para baixo não deviam negociar navios de mais de 400 toneladas convenientemente artilhados e que o comércio se devia franquear às nações neutras ou amigas, que se deviam fazer nobres os mercadores de grosso e pequeno e trato e finalmente que se deviam abolir as distinções entre cristãos novos e cristãos velhos. O projecto, combatido por êste motivo pela Inquisição, foi defendido por Vieira em cartas, escritos diversos e até em sermões, e finalmente em 1649 criou-se a Companhia Geral do Comércio para o Brasil cujos estatutos eram aprovados por alvará de 10 de Março.

A Companhia obrigava-se a fabricar e armar *trinta e seis* navios de guerra, dos quais dezoito em cada ano que fôsem e viessem dando combóio às embarcações e fazendas do Brasil, *em utilidade*, dizia o alvará, de todos os meus vassallos e dos direitos das minhas alfândegas. A Companhia era em troca concedido o estanco, ou *exclusivo* como hoje se diria, de quatro géneros de mantimentos para o comércio do Brasil, vinho, azeite, farinha e bacalhau. Mais tarde teve também a administração do contrato do Pau Brasil.

Um dos principais empenhos da criação da companhia era acudir ao Brasil no estado de guerra em que se encontrava,

concorrendo para recuperar os portos então na posse dos holandeses.

Não há dúvida de que a frota da Companhia, cortando as comunicações dos holandeses não só com a mãe pátria, mas ainda dos diversos portos entre si, contribuiu eficaz e poderosamente para a restauração dessa tão importante parte do nosso domínio, e tão grande era então o esforço patriótico de todos que tendo em 1653 a frota de dezoito navios perdido quatro aprisionados pelos corsários holandeses, logo no ano seguinte a Companhia enviava um poderoso reforço às ordens de Pedro Jaques de Magalhães que ia cooperar de forma decisiva no ataque de Pernambuco.

Circunstâncias diversas contribuíram para a decadência da Companhia, e já vimos como ao começar do reinado de D. João V estava diminuída em efectivo a frota do Brasil em 1720 era finalmente extinta, precisamente, dizia o alvará por não ter já a possibilidade de conduzir e defender as frotas (1).

As frotas eram então o veículo da riqueza pública e essa riqueza era maior que nunca o fôra a vinda da Índia. A frota de 1712, com 70 naus, trouxera 50 milhões de cruzados, a de 1714, 26 milhões. Em 1721, 62 navios traziam 297.083 moedas de ouro, 10 milhões de cruzados. Em 24 e daí até 1746 a enumeração que se lê no *Quadro Elementar* (vol. V, introd. Págs. 26 e seguintes) parece um sonho das mil e uma noites. E sonho era porque pela errada vida económica de então, esse caudal de ouro atravessava o país sem lhe aproveitar em valor ou sem transformar em utilidade. O tratado de Methuen de tal maneira nos colocara na dependência comercial do estrangeiro que numa palavra, todo o ouro atravessava o país para ir sobretudo à Inglaterra. E aqui é digno de verdadeiro elogio

(1) Tito de Carvalho — *Companhias Portuguesas de Colonização*. Memória apresentada ao Congresso Colonial Nacional de 1901.

Marquês de Pombal por ter procurado por todos os meios ao seu alcance criar e estabelecer instituições e indústrias, de maneira que essa riqueza viesse a aproveitar à nação que a extraía do solo e se transformasse em elemento fecundo de vida nacional.

Não há dúvida que a estada de Pombal em Inglaterra influíu poderosamente na orientação do seu espírito e no caminho por onde quis fazer seguir a actividade nacional. Não escaparam ao seu espírito observador as leis que fundaram a supremacia marítima e comercial da Grã-Bretanha, origem do seu imenso poder político. Num relatório enviado para Lisboa sobre este assunto e que se acha resumido no seu mais recente historiador (1), mencionava Pombal o célebre Acto da Navegação de Cromwell, em 1651, pelo qual só podiam as embarcações estrangeiras conduzir aos portos de Inglaterra produtos que fôsem da sua respectiva nação, completado em 1660 pelo *Tonnage and porindage act* estabelecendo direitos diferenciais para os ingleses com mais elevadas taxas para os géneros importados ou exportados por estrangeiros e ainda a lei de 1722 abolindo todos os impostos de exportação.

Analisa os tratados nossos com Carlos I em 1642, com Cromwell em 1654, aquele em que se concedia a faculdade, depois retirada, aos ingleses de commerciar de Portugal para o Brasil como os nacionais, e finalmente o de 1703, ou de Methuen, contra o qual mais tarde havia de dirigir, com razão, toda a sua política, mas que não classificava nessa data de tão perniciosos efeitos como as infracções, abusos e violências que contra todas essas convenções se estavam praticando em Inglaterra.

O que é especialmente bem observado é o facto de que a lei de 1722 em nada aproveitava ao comércio nacional por isso

(1) Lúcio de Azevedo — *O Marquês de Pombal e a sua época*, págs. 34 e seguintes.

que não havia no Reino Unido negociantes portugueses que pudessem dar aos navios fretes de retôrno, ao passo que de forma contrária procediam os ingleses entre nós: «Todo o dinheiro que gira é dos ingleses, que fazem adiantamentos aos portugueses; enviam mercadorias do Brasil com nomes supostos de portugueses, lotam os vinhos e falsificam-os destruindo a boa fama do produto». Aqui está em germe a ideia da Companhia Geral de Agricultores dos Vinhos do Alto Douro, como a das Companhias de Comércio se encontra nos períodos seguintes:

«Todo o negócio que se faz nos países de uma dominação estrangeira é mal seguro e muito contingente, e quanto é mais lucroso tanto se julga de maior perigo. A ambição e a cubição inspiram nas outras nações contínuos desejos, de que nascem os frequentes projectos para o impedir ou ocupar... *Nenhuma destas perigos receia o comércio que se faz para as colónias próprias.* Cada nação monopoliza o tráfico das suas e exclui d'elle as nações estranhas irremissivelmente. Tais são as leis de Portugal e Espanha. Tais são as que o Acto de Navegação de 1660 prescrevia à Inglaterra. Tais as da França, Dinamarca e tôdas as potências que possuem colónias ultramarinas, de onde resulta que este é só o comércio seguro e perpétuo, *porque é próprio,* e sem sujeição aos projectos em que todos os outros mais cedo ou mais tarde acham a ruína».

Estava inegavelmente muito bem visto o que era e o que valia para uma nação o comércio colonial. Pensemos que hoje a política britânica gira afinal em volta do *tariff reform* que não é senão uma forma de manter e conservar inglês o comércio entre a Grã-Bretanha e o seu império ultramarino. Não era só neste ponto deveras precursor o génio de Pombal. Ele avaliou bem o que era para nós o domínio ultramarino ~~pois~~ escrevia em 19 de Junho de 1741 o que ainda é verdade hoje: «*certamente temos que fazer no mundo melhor figura do que a maior parte das potências que fazem ruído na Europa*». ~~Min~~

nem por isso deixava de avisar à necessidade de *efectivar* esse domínio, prevendo assim o princípio de direito internacional que havia de nascer na Conferência de Berlim: «Tem-se por princípio que não temos outro direito que os da *ocupação e povoação* que nos deram a posse».

Não há dúvida, repetimos, o *meio* da Grã-Bretanha influíu fortemente, como sempre acontece, num espírito como era o de Pombal.

Viu o que esse país conseguiu, sentia e percebia as qualidades que o destacavam já na concorrência para a partilha do mundo, essa *land hunger* de que nos fala Sir Harry Johnston a propósito da questão do Chire, essa sêde insaciável do domínio territorial que desde os dias da Good Queen Bess todo o anglo-saxónio traz no sangue, e essa tenacidade especial também, que tem o nome de *doggedness*, com que o bretão se fixa e se prende ao solo que uma vez pisou. Mas ficou, infelizmente para nós, no exterior digamos assim destas manifestações, ou por outra, percebeu e viu muito bem a feição aparente desses factos e julgou poder repeti-los com a aplicação entre nós de legislação análoga. O erro não é só dêle, nem foi só do seu tempo.

É por certo um dos problemas interessantes da história pátria conhecer as causas por que falhou a obra pombalina; não é esta a ocasião de o estudarmos e faltam-nos para isso além de conhecimentos especiais, muitos elementos. Mas não podemos deixar de apontar entre os que para isso influíram, como talvez principal, o pendor natural do seu espírito que o levou a opor uma legislação, natural consequência do livre desenvolvimento dum povo, aos métodos e formas de governar inspirado no mais absoluto e intransigente despotismo. Na *Dedução Cronológica*, havia êle de deixar patente mais tarde o que pensava do regime parlamentar que com pasmo vira aplicado na Inglaterra; era a França com o seu absolutismo régio que tomava por modelo, pondo assim em singular contra-

posição os progressos que queria aplicar no seu país com a maneira de os introduzir. O princípio que deve seguir todo o homem de Estado e que Napoleão conceitizava dizendo que antes de promulgar uma lei queria ver o que pensava dela o *paysan* francês, esse princípio da adaptação da legislação ao meio que ela tem que visar, foi por completo desconhecido, e sobretudo inaplicado, por Pombal.

Uma medida emanada da sua onnipotente vontade era uma lei; e aí de quem se lhe opunha ainda que sob a forma atenuada de respeitadas representações.

Foi o que sucedeu tipicamente com a formação da Companhia do Grão Pará. A Mesa do Bem Comum, substituíra em 1710 a antiga Junta do Comércio criada por D. João IV, por alvará de 10 de Maio de 1649; representou ela a El-Rei considerando a criação proposta, *repugnante a todos os direitos, contrária à liberdade do comércio das nações mais cultas, prejudicial às regalias da coroa e adversa à opinião geral do país* (1). A resposta do ministro foi fulminante: por decreto de 30 de Agosto de 1755 a Mesa do Bem Comum era dissolvida e os seus deputados degradados sem forma qualquer de processo, três para Mazagão por seis e oito anos, e os restantes seis dispersos por diversos lugares do continente por períodos de tempo variando de seis a dois anos, testemunhando assim por forma clara como Pombal considerava o exercício do simples direito de petição. E não há dúvida de que a Mesa do Bem Comum tinha razão: é Leroy Beaulieu que o nota citando Adam Smith: «pasma este economista que Portugal entrasse no caminho das companhias privilegiadas quando toda a Europa o abandonava. Heerem, que procura a causa dessa predilecção, estranha nessa época, attribue-a ao desejo de tirar o comércio das mãos dos jesuitas que deles eram Senhores» (2). Foi este

(1) Soriano — *História do Reinado de D. José*, vol. 1, pág. 225.

(2) Leroy Beaulieu, *De la Colonisation chez les peuples modernes*, pág. 53 da ed. de 1886.

decerto o motivo que tornou o Marquês tão irredutível sobre o caso. Ele pretendia é certo dois objectivos nos quais tinha toda a razão: declarar livres definitivamente os indígenas e transferir dos religiosos da Companhia para a Coroa o govêrno das Missões. Mas no Pará essa liberdade extinguiu toda a indústria alimentada exclusivamente pela mão de obra forçada; da mesma forma na metrópole a criação da Companhia acabava com a navegação livre; o objectivo era justo, os meios foram detestáveis.

Para substituir a mão de obra forçada do indígena do Brasil, teve a Companhia o exclusivo do tráfego dos negros, e esse horroroso comércio, causa do atraso em que ainda hoje se encontra Angola, teve origem na medida pombalina. O exclusivo da navegação produzia logo também o seguinte efeito; o número de navios empregados pela praça de Lisboa no comércio do Pará passava num só ano de 15 a 4: quasi na mesma proporção baixara a produção da colónia, e não admira que ao acabar a companhia 23 anos mais tarde, o comércio de Lisboa mandasse cantar um *Te Deum!*

Não vale a pena insistir no que succedeu com a Companhia de Pernambuco e Paraíba, nem com a concessão feita em 1753 a Feliciano Velho Oldemberg, donde derivou posteriormente a Companhia da Ásia que terminou por um desastre comercial. Mas há outras providências sobre o comércio do Brasil que importa registar porque ajudam a definir a política económica de Pombal, ligada à política marítima; são as que dizem respeito ao tabaco, ao açúcar e depois aos diamantes.

O tabaco e o açúcar eram os principais géneros do comércio do Brasil, comércio oprimido por vexações de toda a ordem. O produtor estava à mercê do negociante da metrópole para quem a permuta com as possessões ultramarinas representava um monopólio. A navegação efectuada só pelas *frotas* dava causa à irregularidade dos abastecimentos e ao exagêro dos fretes. Em Lisboa, os pesados impostos de exportação, as dis-

pendiosas, complicadas e demoradas formalidades da alfândega, prejudicavam por tal forma a saída dos produtos, acumulados por vezes em quantidades tão formidáveis, que chegou a junta do tabaco a alvitrar que se *queimasse* tudo quanto existia em depósito na alfândega para dar lugar ao que se esperava do Brasil! Este fantástico mas verídico alvitre diz mais que muito livro sobre a absurda legislação da época.

Compreendeu naturalmente Pombal que havia ali muito que remediar: a praça de Lisboa aterrada com a selvagem medida que ia arruinar tanta gente sem proveito para ninguém, a não ser aliviar o expediente à burocracia da alfândega, representou ao ministro, que pelos decretos de 16 e 17 de Janeiro de 1751 diminuíra e tornava menos dispendiosa a formalidade dos despachos, facilitava as baldeações, baixava os direitos de entrada e reduzia a metade os de reexportação. Eram igualmente concedidos prémios especiais de exportação por meio do abaixamento de direitos e criavam-se as mesas de inspecção destinadas a fiscalizar as qualidades dos produtos. Mas lá aparecia sempre a forma absoluta de resolver as questões, e a fixação do preço máximo, a tabela dos fretes, a determinação da ordem dos embarques, minuciosa e opressivamente regulada, determinavam protestos e transgressões em cuja repressão surgia sempre a vontade dominadora do ministro.

Afirmou-se ela bem no interesse do Estado na crise do comércio do diamante. Este fôra a princípio de livre exploração mediante o simples imposto de capitação. Mas a breve trecho o produto excedia largamente a capacidade de colocação no país. Quando se lhe quis dar saída, o sindicato judeu que em Amsterdam e Londres monopolizava o comércio da pedraria fechou-lhe os mercados e em 1734 D. João V via-se obrigado a proibir a extracção do diamante.

Depois foi ela dada em privilégio mediante arrematação a um só indivíduo: limitava-se a área exploradora, fixava-se o número de trabalhadores em seiscentos e a capitação que come-

çara em cinco mil réis e depois subira a trinta e quatro, foi arbitrada em duzentos e trinta. O arrematante podia assim, livre de concorrência, regular a oferta e escolher o momento oportuno da venda: O Governo português, por motivos análogos, criava no Brasil a forma de exploração mineira do diamante que mais tarde em Kimberley havia de marcar a primeira afirmação do génio de Cecil Rhodes.

Mas na prática os efeitos não foram os mesmos: ao terminar em 1753 o primeiro período de exploração de quatro anos, o arrematante Francisco Caldeira Brant, devia 594 contos por impostos e adiantamentos à fazenda real, mais 449 na praça de Lisboa por empréstimos sobre penhor de diamantes e finalmente a frota chegava com saques no valor de quasi 300 contos que não puderam ser pagos.

Nestes momentos é que a energia de Pombal era deveras admirável: assumiu logo para o tesouro o encargo das letras protestadas, mandando-as pagar pela casa da moeda; exonerou os caixas, sacados, representantes do arrematante falido, e substituiu-os por outros de sua nomeação a quem ordenou fôsem pouco a pouco efectuando as vendas; mandou enfim arrolar os diamantes empenhados sendo proibida a sua venda sem prévia licença régia.

Conjurado assim o perigo do momento, restabeleceu o privilégio da extracção e juntou-lhe o do comércio, e conseguiu organizar na Holanda um sindicato cristão para se opor aos judeus a cujos manejos êle artibua o malôgro do sistema existente. Mas a-pesar-da protecção régia afirmada repetidas vezes por medidas apertadíssimas de vigilância e repressão, a empresa da exploração do diamante no Brasil não prosperava e por três vezes os arrematantes abandonavam o contrato. Finalmente, em 1771 Pombal transferia para o Estado todo êsse serviço.

Durante a época de que nos ocupamos promulgou também o ministro o regulamento das frotas, estabelecendo as épocas

de ida e volta para o Brasil e regulando a ordem de serviços dos portos. Este regulamento, fazendo embarços e atropelando a navegação, ocasionou veementes protestos já na metrópole já no Brasil onde nunca pôde ser à letra executado.

Dando conta a seu irmão Governador do Pará, destas opposições, Pombal confessava a justiça das reclamações e o improrificuo da sua lei (1). O que é curioso é que acabou por se convencer, o que nele era raro: em 1765 abolia a navegação em comum obrigatória e dava liberdade ao comércio marítimo reconhecendo na nova lei os *grandes inconvenientes e graves prejuizos* da anterior.

Entretanto, o *Pacto de Família* imaginado por Choiseul para combater a grande superioridade marítima adquirida pela Grã-Bretanha, e do qual Portugal se achava excluído por nêle se estipular que era privativo aos Príncipes da família de Bourbon não podendo ser admitida qualquer potência estrangeira, levá-
ra-nos à guerra com Espanha: dela só fazemos menção especial para registar que a propósito das conseqüências do Pacto de Família aparece pela primeira vez a ideia da ida da Casa de Bragança para o Brasil.

Numa série de quesitos formulados pelo Gabinete francês sobre o que deveriam resolver as côrtes aliadas de Espanha e França antes de declarar a guerra a Portugal discutia-se se a invasão e ocupação dêste seria uma simples diversão e um objecto de compensação ou uma conquista que a Espanha entendia dever guardar depois de feita a paz. E apontando-se as dificuldades e os perigos desta última solução acrescentava-se:

Não se podia duvidar que a Família Real de Bragança

(1) Lúcio de Azevedo, op. cit. Este trabalho, o primeiro que é baseado na preciosa colecção pombalina da Biblioteca Pública, é por certo o que dá mais exacta ideia da administração do Marquês.

cedo viria a invadir essa parte do globo (1). Não sabemos se Napoleão teve alguma vez conhecimento dêste documento cuja acolheria ao Brasil *e aí assentaria um império* que tarde ou importância não tem sido até hoje devidamente apreciada: mas o que é certo, é que desde que a sua política o levou à invasão de Portugal teve como objectivo constante conseguir que Junot entrasse em Lisboa antes do embarque do Príncipe Regente para o Brasil (2). Sabe-se que foi apenas uma questão de horas.



A tempestade desencadeada no mundo pela revolução francesa ia mostrar o valor estratégico de Portugal, quer pela sua situação continental, quer pela posição dos seus portos, quer ainda pela importância do seu domínio colonial. Enquanto se feria a luta pelo domínio do Mediterrâneo entre Bonaparte e Nelson, teve a nossa esquadra a última ocasião de figurar em campanha nos mares europeus. E como a Armada, que às ordens do Marquês de Niza tão honrosamente cumpriu o seu dever no bloqueio de Malta, era o resultado duma larga série de medidas que depois do Marquês de Pombal se vinham tomando para a restauração do poder marítimo nacional, é agora ocasião azada de expor o que elas tinham sido e o fim a que se tinha chegado.

O Marquês de Pombal (escreve um historiador que deve ser insuspeito, pouco afeiçoado às instituições e aos aparatos belicosos) em quasi nada havia contribuído com a sua legislação para a melhoria daquele estado lamentável: (o da marinha de

(1) Santarém — *Quadro Elementar*, vol. VIII — Introd., pág. 50 e págs. 349 a 351.

(2) *Correspondance de Napoleon I.* Ver especialmente as cartas a Junot de 8 e 12 de Novembro, vol. 16, págs. 147 e 156.

guerra); uma aula de pilotos, regida pelo Cosmógrafo-Mór (officio hereditário numa família) correspondia para as profissões técnicas do mar à aula de fortificações cujos fundamentos havia lançado El-Rei D. João IV. A regular instituição da companhia dos guardas marinhas e o primeiro esboço da sua escola especial foi um notável progresso na marinha militar, e inscreve-se honradamente entre os actos administrativos que sob o governo da rainha contribuíram eficazmente para elevar o nível das ciências em Portugal» (1).

Passara de facto para a nova administração um dos raros ministros que, ao lado da figura absorvente de Pombal, souberam conservar a sua individualidade, Martinho de Melo e Castro.

Foi elle que acabou com o officio hereditário do *Provedor dos Armazens da Guiné e Índia* que presidia à construção, fabrico, apercebimento dos navios de guerra, ao seu armamento e a quanto se referia às esquadras e frotas. Parece incrível, nota ainda Latino Coelho (2), que regime tão contrário à conveniência e à razão andasse perpetuado desde séculos, sem que o próprio Marquês de Pombal, que em princípio havia prescrito a hereditariedade nos empregos do Estado, se atrevesse a quebrar a absurda e viciosa organização. Em lugar deste Provedor hereditário foi criado o *Intendente dos armazens* à frente duma repartição denominada a *Contadoria dos Armazens da Guiné e Índia* e que veio depois a constituir e a compreender os serviços que conhecemos sob o nome genérico de *Arsenal*.

A obra de Martinho de Melo foi continuada pelo seu successor, um dos mais illustres ministros do final do antigo regime, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, depois Conde de Linhares.

(1) Latino Coelho. *História política e militar de Portugal*, vol. 1.º, pág. 306.

(2) Id., *op. cit.*, vol. 2.º, pág. 360.

A êste se deve o ter completado a criação do *Conselho do Almirantado*, datada de 25 de Abril de 1795, com o regimento de 26 de Outubro de 1796 e com a criação na mesma data da *Real Junta de Fazenda de Marinha*. Por êsses diplomas ficavam separados os serviços, competindo ao Conselho do Almirantado a inspecção de todos os ramos militares da marinha de guerra, e à Junta de Fazenda tôda a parte administrativa, aprovisionamento do Arsenal, e a execução das novas construções. A ella se lhe unia a Direcção da Real Fábrica da Cordoaria, a Direcção dos Armazéns do Rio de Coima, e a Direcção dos Pinhais Reais (1).

Começada em 1791, podia considerar-se a reorganização da Marinha de guerra terminada em 1796, e nesta data tínhamos no mar 39 navios de guerra, compreendendo 12 naus, 13 fragatas, 2 corvetas, e 12 bergantins, com 9 charruas e 26 embarcações de serviço. Esta organização, diz uma autoridade competente, igualava-nos às *nações marítimas mais bem organizadas*, não só naquela época mas ainda em 1855, se a soubéssemos manter (2).

Em 1782, às ordens do coronel do mar Bernardo Ramires Esquivel mandávamos em auxílio da esquadra espanhola uma divisão naval composta de duas naus, *Santo António* e *Bom Sucesso* e duas fragatas, o *Golfinho* e o *Tritão*. Esta força unira-se em Argel à do almirante Barcelo, mas ao esforço dos nossos não correspondeu a acção do comando e a esquadra regressava no ano seguinte sem ter feito mais do que bombardear Argel. A rainha a-pesar disso, promovia aos postos superiores os officiaes, cadetes e sargentos e deu seis meses de gratificação às guarnições (3).

(1) Foi a esta antiga organização nacional que fomos buscar o modelo que procuramos actualizar

(2) Inquérito às repartições de marinha feito por ordem da Câmara dos Senhores Deputados. 2 vols. in-fol. 1856, vol. 1.º. Depoimento do Director da Contabilidade António Rosendo, págs. 74 e seguintes.

(3) Latino Coelho. Vol. 2.º, págs. 74 e seguintes.

Ao alvorecer da Revolução, Portugal mantivera de princípio a neutralidade que a sua conveniência aconselhava e as circunstâncias lhe impunham. Mas à Confederação dos Estados europeus contra a República não podemos furtar-nos, e a nossa acção manifestou-se em primeiro lugar enviando a esquadra a cooperar com as forças navais britânicas no Mediterrâneo.

A 5 de Maio de 1798 saía do Tejo o Marquês de Nisa com as naus *Rainha*, *Príncipe Real*, *S. Sebastião* e *Afonso de Albuquerque* e a corveta *Benjamim* para se reunir às forças de Nelson que vigiava a esquadra de Toulon.

Ventos contrários demoraram a sua marcha, obrigaram-na a ir aos Açores e só em Julho entrava no Mediterrâneo. A 1 de Agosto destruíra Nelson em Abukir a esquadra de Brueys e soube da chegada da nossa força às suas águas durante a travessia para Nápoles; enviava então ordem ao Marquês de Nisa para bloquear Alexandria. Essa ordem não encontrou a nossa força, que Nelson cruzava no Estreito de Messina enviando-a depois a bloquear a ilha de Malta, serviço que durante o ano imediato nos coube quasi exclusivamente, cooperando com as tropas que sob as ordens do capitão da marinha britânica Ball, operavam em terra com os insurgentes malteses. Quando no verão de 1799 a esquadra francesa de Bruix destinada a reabastecer e sobretudo a reanimar as tropas do Egito e a readquirir a supremacia naval no Mediterrâneo parecia fazer-se ao mar, Nelson ordenava a reunião de todos os seus navios, incluindo os nossos, em Palermo. Data desta época a parte mais censurável da vida do grande homem do mar, a sua indisciplina para com o seu comandante, Lord Keith, a sua acção na restauração do rei Fernando em Nápoles e na condenação à força e execução do almirante Caracciolo.

Em 1800 o nosso Governo mandou ordem de retirar ao almirante Marquês de Niza: não lhe consentiu Nelson que obedecesse, pois a redução da Ilha de Malta era de extrema consequência para os interesses das potências aliadas e a retirada da

fôrça naval portuguesa teria os mais ruínosos resultados para êles. «As vossas ordens, acrescentava êle em carta particular, partem do princípio que a vossa presença já não é necessária: ora pelo contrário, os vossos serviços nunca foram mais precisos que neste momento.

Tenho especial empenho, acrescentava ainda, pela honra de Portugal e de V. Ex.^a que tendo sido o primeiro no bloqueio possais assistir à capitulação. O procedimento de V. Ex.^a mereceu a amizade e a estima do Governador Ball, de todos os oficiais e praças britânicas e do povo maltês, e deixai-me juntar o nome de Nelson, como um dos vossos maiores admiradores como oficial e amigo» (1).

São por certo bem dignas de registo estas expressões do primeiro homem de mar dos tempos modernos, revelam bem o aprêço em que o comandante da nossa fôrça naval era tido por êsse grande homem de guerra, e constituem por certo o mais precioso elogio dos serviços prestados pela nossa esquadra. Mas afinal Malta só veio a capitular muito depois de Nelson ter deixado o Mediterrâneo e a 18 de Dezembro de 1800, o Marquês de Nisa deixava de vez o bloqueio.

Foi a última vez que os mares europeus viram em acção de guerra a esquadra portuguesa e a apreciação em que ela foi tido por Nelson mostra bem como correspondia às suas imortais tradições.

Delas não desdiziam também as fôrças de terra que ao lado dos espanhóis entraram na chamada campanha do Rousillon: aprecia-as assim uma autoridade insuspeita «dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, les Français regardèrent les Corps portugais comme l'élite de l'armée qu'ils avaient devant eux» (2).

Não há dúvida que a política do Govêrno português nesta

(1) Mahan — *Life of Nelson* — Págs. 411 e 412 e ainda págs. 316 e 354.

(2) Général Foy — *Guerre d'Espagne et du Portugal*. Liv. 3.^a.

acidentada época se presta muitas vezes a uma cabida crítica, mas é certo que não devemos nunca abstrair do meio político do tempo, das considerações que nele imperavam, da forma como procederam os outros gabinetes europeus.

Ora destes só houve um cuja orientação foi definida desde o princípio, e se o gabinete britânico pôde manter uma linha de conduta firme deve-o sobretudo à sua situação insular que o tornava invulnerável aos ataques directos do seu formidável adversário. Outro tanto não sucedia às potências continentais.

Nós hoje falamos muito nos *imortais princípios*, consideramos a Revolução como o alvorecer de um mundo novo: mas nem toda a gente da época tinha a presciência genial dum Goethe que na tarde de Valmy anunciava o início da nova era. Para os homens públicos, do que se tratava era do ataque decisivo às velhas instituições que lhes cumpria, afinal de contas, defender, e isto explica, além de muitas outras razões de ocasião, como se veio a formar a Coalisão dos Governos monárquicos contra a República. Potência naval e colonial, Portugal sofria as pesadas conseqüências da sua importância estratégica. A neutralidade nesse formidável conflito, mesmo com uma sólida organização militar, reputamo-la impossível, como hoje o foi em correspondentes circunstâncias. Impossível a neutralidade, *não é neutro quem quer*, não há dúvida que nos podemos desvanecer da maneira como se houveram as forças de terra e mar que no Roussillon e no Mediterrâneo se enfileiraram ao lado de espanhóis e ingleses. Não só as qualidades até hoje não desmentidas da raça tiveram ocasião de se afirmar, mas numas e noutras apresentaram-se em campanha organizadas por forma a não desmerecer das nações mais adiantadas do tempo. Sirva isto de defesa a um Governo e a uma época actualmente tão caluniados.

Depois veio sucessivamente o Consulado e o Império, e com este a conseqüência dos decretos de Berlim e de Milão, a conquista do mar pela terra. Ideia genialmente impossível, é certo,

mas aplicada com um poder, uma energia, uma vontade que mais parecem constituir uma das forças primitivas da própria natureza, do que emanarem dum homem. É certo, ainda, e bem o disse o poeta (1):

Les rois fuyaient, les rois n'étaient point de sa taille!

E quando se aproximava de cada um a ameaça, tremenda então, da invasão francesa não admira que surgisse a ideia de atenuar o que era irreparável. Tal foi a política de D. João VI.

Acontece ainda que tinha noutro continente, ao abrigo dos golpes e das contingências dêste, um império imenso; era natural, e já vimos que vinha de trás a ideia de lá ir constituir monarquia nova já que não havia força para poder resistir. Pensemos no que era a opinião política depois de Tilsit, o que foi o apogeu do Grande Império, aquela época especial em que na frase do grave e ponderado Cambacérès: «*Napoléon avait l'air de se promener au sein de sa gloire*». Quem julgava então possível a resistência? A Áustria já não podia contar os golpes nem avaliar as perdas; a monarquia do grande Frederico, a primeira potência militar de então, desaparecera varrida pelo temporal no dia épico de Iena; o Czar da Rússia viera à jan-gada do Niemen implorar a paz! Era possível, militar e politicamente, a resistência a Napoleão?

Ninguém então o julgava, e quando interveio mais tarde na guerra Peninsular o Governo Britânico, não com a ideia de vencer o império, mas como simples diversão militar, quando mesmo depois dos sucessos de Wellington, só o facto de ter um irmão nos Conselhos da Coroa Britânica impediu por mais duma vez que as forças fôsem mandadas retirar por se julgar impossível continuar a luta, quando se lê agora no *Times* os artigos que há cem anos publicava êsse já então órgão importante da

(1) Victor Hugo — *À la Colonne Vendôme*.

opinião pública britânica, e como é censurado acremente e tantas vezes Wellington ainda depois de Talavera, sente-se e percebe-se como era natural a ideia de ir para a América, ideia a cuja realização Napoleão se opôs com tal força que bem demonstra o elevado fim político que ela representava.

Não admiramos essa ideia como heróica, mas sim como política, e sempre nos repugnaram os adjectivos afrontosos com que muitos historiadores a classificam.

Julgamo-la perfeitamente lógica e natural, mas precisamos ainda ir mostrar o que ela significava debaixo do ponto de vista do nosso império colonial. Até hoje ainda nenhum historiador português encarou a ida para o Brasil debaixo deste ponto de vista que é capital para o caso (1).

Outro tanto não acontece com um escritor brasileiro actual, o sr. Oliveira Lima, que no seu livro recente, *D. João VI no Brasil*, escreve o seguinte (2):

«Retirando-se para a América, o Príncipe Regente, sem afinal perder mais do que possuía na Europa, escapava a tôdas as humilhações sofridas por seus parentes castelhanos, depostos à força e além de dispôr de tôdas as probabilidades para arredondar à custa da França e da Espanha, inimigas, o seu território ultramarino, mantinha-se na plenitude dos seus direitos, pretensões e esperanças. *Era como que uma ameaça viva e constante à manutenção da integridade do sistema napoleónico.* Qualquer negligência, qualquer desagregação seria logo aproveitada. *Por isso é muito mais justo considerar a trasladação da côrte para o Rio de Janeiro como uma inteligente e feliz manobra política do que uma deserção cobarde.*

«De resto, continua o mesmo autor, não foi ela adoptada

(1) Estava escrito o que precede quando lemos a conferência do sr. Almeida de Eça na Escola Naval, *Causas politicas das invasões*. E foi com justificado desvanecimento que encontrámos no erudito professor esta mesma maneira de pensar.

(2) Vol. 1.º, págs. 37 e seguintes — *A partida*.

repentinamente como um recurso extremo e irreflectido, e não assumiu mesmo de comêço a feição definitiva por que veio a realizar-se. A fraqueza de Portugal no meio de tantas potências incomparavelmente superiores e em face das repetidas complicações europeias já havia feito conceberem aquele pensamento, o maior diplomata e o maior estadista depois da restauração, D. Luiz da Cunha e Pombal.

Ainda antes, a ida para o Brasil fôra aconselhada ao Prior do Crato por ocasião da irresistível invasão do duque de Alba, e tinham D. João IV, a rainha D. Luiza e o padre António Vieira acariciado a mesma ideia diante da persistente guerra de reivindicação espanhola. Pode dizer-se que era um alvitre amadurecido, porquanto invariavelmente lembrado em todos os momentos difíceis atravessados pela independência nacional. A partir então da crise jacobina e depois napoleónica, esteve tal plano diàriamente na tela da discussão».

No *Correio Braziliense*, de Agôsto de 1809, escrevia ainda o conhecido publicista Hipólito José da Costa:

«Se não tivesse o vasto império do Brasil, deveria o príncipe regente ir para fora, *ainda que fôsse para as Berlengas*; ainda que se conservasse no mar sôbre a vela das esquadras, fora das garras do tirano, em qualquer parte que se ache, é o soberano de Portugal, sem ser obrigado a assinar os documentos de renúncia, nulos, que para salvar as vidas assinaram os soberanos de Espanha».

A 29 de Novembro de 1807, ao mando do vice-almirante Manuel da Cunha Souto Maior, saía a barra do Tejo a esquadra composta:

1.ª, de oito naus de linha:

Príncipe Real, com 84 peças; *Rainha de Portugal*, *Príncipe do Brasil*, *Medusa* e *Conde D. Henrique*, com 74 peças; *D. João de Castro*, *Afonso de Albuquerque* e *Martim de Freitas*, 64.

2.ª, quatro fragatas:

Minerva, de 44 peças; *Golfinho*, 36; *Urania* e *Juno*, de 32.

3.^a, três brigues:

Lebre, Vingança e Voador, de 22 peças.

4.^a, uma escuna, a *Curiosa*, com 12 peças, e mais de 40 navios mercantes.

Fora da barra pairava a esquadra britânica, ao mando de Sir Sidney Smith, o herói de S. João d'Acre, de quem Napoleão dissera que lhe fizera falhar a carreira; veio cumprimentar o Príncipe Regente, colocando ao seu serviço para lhe fazer honra durante a viagem, as naus da linha *Marlborough, Monarch, Bedford* e *London*. E o troar de artilharia das centenas de bocas de fogo das duas esquadras, salvando aos respectivos pavilhões, marcava bem o início de uma nova era que então se abria. Outrora as nossas naus levavam por lastro as pedras com que iam fundar as fortalezas e marcar as etapas do *glorioso caminho da Índia*; esta levava nos seus flancos poderosos a *gestação* dum mundo novo. Onde até então só existira uma *expressão geográfica*, o Brasil, nós íamos criar uma *nação forte*: em volta do rei, da sua capital do Rio de Janeiro, vão unir-se as *província* até então *quási estranhas* entre si, e a *velha política* tradicionalmente europeia, vai sob a *acção vivificante* do *meio* novo, *orientar-se, imperialista*, no *alargamento* do território, na *conquista* das fronteiras naturais e mais ainda, no *objectivo elevado* de *conduzir* essa *porção do Reino-Unido* a *desempenhar* na *América do Sul* o lugar que no hemisfério Norte ocupavam já os Estados Unidos. Aproveitando a *deslocação*, digamos assim, das *colónias* do novo mundo, quis-se *sobre* elas *assentar* o *ascendente* de Portugal. Ora o *facto* que determina na *história* uma *resolução* desta ordem, que nos *fêz* *dotar* o mundo com uma *nação* nova cuja *política* *soubemos* *orientar* e *definir* desde logo, não é, não pode, não deve ser chamado uma *vergonha* nacional.

A AFRICA E O PROBLEMA ACTUAL

No século XIX a história da Europa pode dizer-se que tendeu por um lado a reconstituir um Império moldado sobre o antigo Império Romano, por outro resume-se nos esforços tentados para contrariar essa organização, para garantir a cada nacionalidade a sua soberania e independência. É ainda a luta para a constituição dessas nacionalidades, resumida sob a forma de guerra de fronteiras, que enche a segunda metade do século.

Ele viu a formação da Itália una, e a das nacionalidades germânicas sob a forma Imperial: ao mesmo tempo surgiam nos novos continentes nacionalidades novas, poderosas, cheias de vida, ramos autónomos e livres do imenso Império britânico. Constituídas as nações europeias, ao mesmo tempo que se revolucionavam os meios de comunicação e as formas de produção, nasceu uma nova forma de concorrência, a luta pela influência, pela expansão. Aumentando-se as forças, os meios de acção da vida social, alargam-se os teatros de operações: em vez de se restringirem a territórios dum velho continente, abraçam o mundo. Não se trata já de encorporar sob a mesma bandeira homens falando a mesma língua, ou de conquistar tal província ou território sobre o qual se afirmam direitos histó-

ricos mais ou menos problemáticos. Trata-se da anexação de vastíssimas regiões, de pedaços imensos do mundo, sobre os quais se arrogam, em congressos, direitos de influência ainda mais hipotéticos. Trata-se, enfim, para cada Estado, de desenvolver indefinidamente o seu comércio, de conquistar mercados sempre crescentes para as suas indústrias, de associar pela troca de interesses sociedades novas à mãe-pátria, alargando o âmbito dessa ideia segundo as necessidades de expansão própria a todos os seres vivos, como a todas as colectividades que se desenvolvem, e crescem, e assim constantemente reclamam e exigem mais ar, mais espaço e mais luz.

Tal é a concepção da ideia imperialista ao findar o século XIX; dela se deduz todo o sistema colonial moderno: o aumento constante da força viva da mãe-pátria pela associação de sociedades novas, as colónias de antigas eras, ligadas pela troca de interesses, apertadas pelo laço misterioso, mas tão forte, da unidade da raça. Exemplifica-se este conceito realizam-se e aplicam-se estes princípios em toda a sua plenitude no Império britânico, a mais admirável e soberba organização social que o mundo tem visto: enveredou pela sua aplicação a França republicana, tendo já no norte africano e na Indo-China verdadeiras sociedades novas, e acaba a mais moderna nação colonial de dar o seu *foral* ao que foi o Estado livre do Congo. Mas como nos encontrávamos nós perante essa concorrência mundial, e como proceder hoje em face do actual sistema colonial? Eis o problema nacional por excelência: ou entrar na vida mundial moderna transformando o nosso modo de ser colonial nos dois Impérios africanos de Angola e Moçambique, ou perder a razão de existir por falta de elementos de resistência à concorrência formidável que é a própria existência das nações.

A concorrência para a partilha do continente africano apareceu no último quartel do século passado: até então, *de facto*, a maior parte dos territórios de África eram *res nullius*: a

ocupação, a colonização europeias eram limitadíssimas, cingiam-se à orla marítima, às margens dos grandes rios. Da concorrência surgiu o Congresso de Berlim, e nele se definiram as bases do moderno direito colonial. Já por mais de uma vez o temos dito, mas não é demais repeti-lo: esse direito moderno foi criado e estabelecido contra nós; nas vésperas da reunião da conferência, Bismark expunha ao embaixador alemão, Conde de Munster, os princípios que ele devia apresentar em Londres a Lord Granville. Tinha-se acabado de assinar a convenção anglo-lusa que nos dera a bacia do Congo. Reconheciam-se assim os nossos *direitos históricos*. Então o Chanceler alemão atravessou-se, dizendo:

«Partilhamos o receio que tem sido expresso pelo comércio de tôdas as nações: é que a acção dos funcionários portugueses seja prepudicial a esse comércio. Não julgamos que o limite dos direitos de entrada, fixo em tantos por cento *ad valorem*, seja sufficiente protecção contra as desvantagens que o mundo tem a esperar da *extensão* do sistema colonial português sobre territórios, que dêle até agora se tem achado livre» (1).

Na sua áspera rudeza, é pura e simplesmente a expropriação por utilidade pública. E para a coonestar estabeleceu-se então o princípio novo. Como se considera o *facto* a base e origem de todo o direito, exigiu-se esse *facto* para definir a soberania, e esta só foi admitida quando existisse a ocupação efectiva constante e eficaz. Mas como, por outro lado, as nações poderosas não queriam prescindir da expansão, criou-se outra fórmula, a que permitia o alargamento para o interior em territórios que política ou geográficamente se pudessem considerar dependências necessárias ao seu desenvolvimento. E desta forma, ao passo que por um lado nós ficávamos desde logo circunscritos à arbitraria delimitação que define hoje o Hinter-

(1) Livro azul apresentado ao Parlamento Britânico com os documentos do Congresso de Berlim.

land das nossas Províncias de Angola e Moçambique, esse mesmo princípio do *Hinterland* permitia à França unir o norte africano com as suas possessões da costa ocidental e à Grã-Bretanha lançar o Cape Cairo Railway em território britânico. *Quia nominor leo!*

A obrigação de ocuparmos *efectivamente* os domínios que a partilha da África nos deixou, e que ainda nos colocam no 4.º lugar entre as potências coloniais, determinou a série de campanhas coloniais que trouxeram à pátria, tão duramente experimentada, alguns dos seus mais belos títulos de glória; nelas novamente se afirmaram algumas das mais essenciais qualidades da raça, o valor, a sobriedade, a constância juntamente com o método, a ordem, a disciplina, a previsão. E nas circunstâncias mais diversas, resolvendo os problemas militares mais variados, quer quando nas guerras ao Sul do Save deixávamos o modelo acabado da *Grande Guerra* africana, quer quando nos Namarrais ou na Guiné tínhamos na luta de guerrilhas verdadeiros combates de desgaste, quer ainda quando na última campanha do Cuamato mostrámos o que pode a previsão, a economia das forças, o método, o sangue-frio no comando, a audácia na execução. Nessas guerras surgiram luminosas algumas figuras bem dignas de irmanar entre as *espadas largas* do período épico da nossa expansão. Artur de Paiva, Caldas Xavier, Mousinho de Albuquerque, Galhardo, Eduardo Costa, para só falar dos que já lá vão, todos ceifados pela morte, como que consumidos por aquela África inóspita que eles tanto amaram.

A situação do nosso império colonial africano nos últimos tempos da monarquia caracteriza-se na época brilhante da memorável viagem do Príncipe Real. Moçambique, que se tornara politicamente a mais importante das nossas colónias africanas, acabava de ser reorganizada administrativamente nas bases duma autonomia que correspondia às reclamações dos que nela criavam riqueza, ao mesmo tempo que lhe dava lugar de equi-

valência às colónias britânicas englobadas na União Sul-Africana. O facto era assim compreendido na África Austral: nem uma só municipalidade das muitas visitadas pelo Príncipe Real deixava na respectiva homenagem de lhe fazer a devida referência.

A organização do Pôrto e Caminho de Ferro de Lourenço Marques colocava êsses importantes serviços a par, pelo menos, do que havia de melhor na África Austral, e a prodigiosa influência do nome e tradição real portuguesa entre o indígena tivera estrondosa demonstração na parada de 25.000 indígenas em Lourenço Marques, como nas outras manifestações, desde a Zambézia até S. Tomé. Aqui a solução do problema do trabalho estava assegurada pela repatriação e a campanha contra nós calada pela visita de Cadbury.

Em Angola, as propostas do governo geral, as medidas projectadas durante a viagem, deviam a breve trecho extinguir o *deficit*, único que então restava nos orçamentos coloniais. A sentença de S. M. o Rei de Itália, reconhecendo os nossos direitos na arbitragem do Barotze, confirmara a linha fronteira proposta pela comissão portuguesa e definira assim a fronteira oriental da grande Província. Na recente conferência de Bruxelas a acção dos representantes de Portugal conseguira prolongar, contra a geral expectativa, o prazo para a transformação da indústria açucareira. E quando El-Rei D. Carlos abraçava seu augusto filho ao aportar ao Tejo, podia certamente contemplar ufano a obra colonial do seu reinado, que Ele iniciara salvando o domínio colonial nacional duma das mais perigosas crises da sua história: a crise do *ultimatum*.

O projecto de ligação das duas costas de África era muito antigo entre nós. Quando modernamente quisemos efectuar a sua realização, era tarde. Já nos fins do século XVIII o Dr. Lacerda escrevia que a posse do Cabo garantia a do planalto central africano, porque a raça branca daí lhe tinha acesso directo sem a travessia da zona paludosa que marca sempre o

estuário dos grandes rios africanos. Não sabemos se essa opinião do explorador português era conhecida do governo britânico quando Sir David Baird desembarcava no Cabo em 1806, mas sabemos muito bem que Cecil Rhodes a considerava como um dos mais admiráveis factos de previsão política. O *mapa côr de rosa*, se politicamente era um êrro, geogrâficamente era já de há muito uma impossibilidade. E foi para o romper que no cérebro poderoso de Cecil Rhodes surgiu a ideia grandiosa do Cape-Cairo Railway.

Do *ultimatum* seguiram-se as delimitações das nossas duas grandes colónias e da forma como elas foram traçadas resulta a diferença na sua exploração e no seu futuro. Angola sobe pelos três degraus do planalto africano até se alastrar pela sua imensidade em tôda a vastíssima área que começa em Ambaca. Moçambique ficou limitada pela sua orla. Não há, pois, razão alguma para que a primeira não venha a ser uma espécie de Argentina Africana; a sua valia está largamente traduzida na cobiça alemã que em volta dela se tem exercido.

Atrás dissemos como o *mapa côr de rosa* era uma impossibilidade geográfica. Que influências alemãs se moveriam para essa tinta se alastrar de costa a costa, são segredos diplomáticos ainda não desvendados. Mas o que é claro e patente é que tôda a acção da Alemanha em África tem sido especial e directamente dirigida contra nós. E é bem fácil de seguir, porque o seu ex-império colonial africano foi criado nesta geração.

A primeira intervenção notória alemã foi a de Bismarck contra o tratado do Congo, que nos dava a bacia do grande rio. Como vimos, foi um princípio *novo* que se criou em direito internacional, para não dizer que foi o próprio direito que cedeu uma vez ainda perante a fôrça. Era como que uma *expropriação* por utilidade pública. O direito criado no subsequente Congresso de Berlim veio *direito* contra nós, sujeitos à aplicação da *ocupação efectiva* e da doutrina do *Hinterland*.

No fundo, a acção de Bismarck na Conferência de Berlim era dirigida contra a Grã-Bretanha. Discutindo com o Embaixador de França, o barão de Courcel, as condições em que ela deveria ter lugar, o chanceler de ferro «não podia disfarçar o seu desejo de incomodar quanto lhe fôsse possível o poder marítimo da Inglaterra, no qual via um obstáculo aos empreendimentos coloniais da Alemanha». A razão de ser da nossa aliança era assim absolutamente justificada pelo *gerente* então da política europeia; querendo prejudicar gravemente a Grã-Bretanha, Bismarck atacava-nos a nós.

«Vós sabeis, dizia êle ao barão de Courcel, que nós protestamos contra o tratado concluído entre a Grã-Bretanha e Portugal acêrca do Congo. Nós temos na costa ocidental de África interêsses consideráveis e estamos resolvidos a defendê-los a todo o custo contra qualquer acto que os comprometa. Não podemos admitir que uma convenção assinada entre duas potências estrangeiras nos seja oposta ou venha modificar a situação legalmente adquirida de súbditos alemães. A nossa situação é a êste respeito semelhante à das outras nações com relações comerciais nessas paragens. Eu teria muita satisfação que fôsse possível chegar a um entendimento geral sôbre os princípios que devem regular o procedimento dos Governos em relação às partes do globo ainda não ocupadas por potência alguma reconhecida. Não queremos apoderarmo-nos de nenhum território, não temos a ambição de fundar colónias, mas os nossos estabelecimentos de comércio fundados por particulares não poderão ser privados arbitrariamente das vantagens de que gozam. Entender-nos-emos fàcilmente com os países com interêsses análogos, como os Países Baixos, a Espanha e Itália. Cremos que a França está no mesmo caso. Seria uma espécie de liga dos neutros que deveríamos constituir para a nossa mútua protecção e à qual tôda a gente poderia aderir, até Portugal, se o quisesse, ainda que a sua atitude recente e as más tradições da sua administração colonial o afastem muito do que propomos».

O que eram as tradições da administração ultramarina portuguesa é o que tentámos expôr nas páginas anteriores. Notemos o empenho em nos separar da aliança como que preparando já o golpe que havia de trazer o *ultimatum*. Entretanto, o que o chanceler fazia era simplesmente uma coligação contra a Inglaterra; desde que se lançava na política de expansão, protestando enèrgicamente que não queria territórios nem colónias, estava extremamente sensível às conseqüências do poder naval. E pouco depois, em Agôsto, durante uma visita de Courcel a Varzin, de novo apresentava ao Embaixador as concessões a que a França poderia consentir para secundar os projectos alemães na costa ocidental de África e na Bacia do Congo. Nada poupava para tornar a França favorável. No ano seguinte, na Wilhelmstrasse, de novo abordava a questão. Começava a conversação pela África ocidental, pela delimitação das zonas de influência na Bacia do Congo; mas logo desviava para o seu termo preferido, a formação da liga contra a Grã-Bretanha. Insistia no interesse comum, na vantagem de estabelecer um *equilibrio marítimo*. Daí a necessidade de vencer a Inglaterra de que uma aliança franco-alemã era possível. A reunião das marinhas de segunda ordem em volta da marinha francesa para estabelecer o contrapeso à marinha britânica era afinal uma ideia de Napoleão. Mas Courcel era em demasia perspicaz para se deixar ir nas seduções palavrosas do Chanceler: comentando a curiosa conversação ao seu Governo acrescentava: «*A Alemanha que visa a ter o primeiro lugar em tudo e a exercer o domínio do mundo; depois de ter conquistado um poder militar sem rival, aspira a conquistar também o predomínio industrial e comercial e, por conseqüência, quere ser um dia tão forte no mar como em terra. É para isto que precisa do apoio da França*» (1).

(1) *La France et l'Allemagne après de Congrès de Berlin*. — Artigos de Ernest Daudet no *Correspondant*.

É uma admirável previsão que a história subsequente e em especial a guerra actual tanto confirmaram. Por aí também se vê como a política *pacífica* de Bismarck consistia em preparar, para proveito da Alemanha, a destruição do poder marítimo da Grã-Bretanha. Tema político que vai ser o *leit motiv* da acção mundial do Kaiser. Era por essa época que a Alemanha iniciava o seu império colonial fazendo a ocupação em *Angra Pequena* e a seqüente colónia do sudoeste africano; representava uma ameaça no flanco da colónia britânica do Cabo, visando a ocupação da Bechuanalândia a ligar com as repúblicas boers.

Tôda a história da queda destas repúblicas está, em germe, nesse facto. Depois do *raid* de Jameson e nas vésperas da guerra anglo-boer, o *Koloniales Jarbuch* escrevia:

A posse do pôrto natural de Lourenço Marques é condição imperiosa para os Estados boers na África do Sul. Sem os boers, as nossas possessões na África do Sul de nada valem como colónias. O nosso futuro baseia-se na vitória dos boers e na expulsão da raça britânica fora da África do Sul. A prosperidade das nossas colónias sul-africanas, que isoladamente não valem mais que os Kameruns ou a Togolândia, depende da possibilidade de ligar essas duas colónias, ficando assim a Inglaterra restringida no sul e desfeito o sonho de um Império Colonial Britânico do Cabo ao Cairo.

Era um mapa côr de rosa alemão; mas não bastava esta faixa meridional. Ao norte, as ambições não eram menores: queria ligar a África Oriental alemã com os Camarões, absorvendo grande parte do Congo belga. E o mais curioso é que, mesmo depois da guerra, as ambições pan-germanistas sôbre a África não enfraqueceram.

No período imediatamente anterior tinham-se definido especialmente com o tratado Caillaux, de Novembro de 1911. Por êle, a colónia alemã dos Camarões era aumentada com cêrca de 295 mil quilómetros quadrados do Congo francês, atirando

duas pontas para o Congo belga, uma pela Lobaya abaixo até Bangui, e outra descendo o Sanga até Bonga. Também, a seguir à queda da monarquia, entre nós as ambições alemãs subiam de ponto.

A monarquia caía em Portugal num momento singularmente grave. Começara na política da Grã-Bretanha a desenharse a evolução que ia pôr termo ao Imperialismo, realizada pela tradição conservadora; já não guardava o seu *esplêndido isolamento*, defendido por uma incontestada e incontestável superioridade marítima, necessitando para isso pontos estratégicos nas vias de comunicação essenciais do globo. Desde o início deste século que se vinham marcando as sucessivas etapas dessa transformação política. O Imperialismo conservador em agressivo, exclusivo, sem alianças, exceptuada a nossa, porque lhe dava os pontos de apoio necessários à Supremacia naval. E quando o Rei Eduardo, levando para o trono um novo conceito das condições do equilíbrio europeu, lançava as bases da Entente Cordiale, tinha o especial cuidado de afirmar, na sua visita a Lisboa, que a nossa situação no mundo continuava a manter-se parte integrante da política da Grã-Bretanha.

Com o desaparecimento deste Soberano, quasi coincidia o impulso democrático que ia, sob acção e conjuntamente com o Governo Radical, efectuar uma modificação completa da mentalidade britânica. E precisamente no momento em que mais se ia carecer de quem se desempenhasse do elevado cargo de Defensor e Protector dos interesses nacionais, a monarquia nacional desaparecia do País.

A Alemanha respondera à Entente Cordiale com a crise de Algeiras; era o seu primeiro protesto contra a nova política, e ia segui-lo com a luta dos armamentos navais. Sucedia-se a crise da Bósnia, e aparecia já a abstenção britânica; depois vinha Agadir, e, excepto no momento marcado pelo discurso de Lloyd George, está na memória de todos como ainda reservada e prudente a attitude da Grã-Bretanha; falando



AIRES DE ORNELAS NA SUA CASA DE CAMPO

Comuns acêrca da situação internacional, o Primeiro Ministro Asquith define a política externa do seu país pela «Aceitação do facto consumado»!

Quantum mutatus ab illo! Como é certo que não devemos ir procurar uma Grã-Bretanha ou uma Alemanha tais como convenham, mas tal qual elas são, e se encontram entre si! A luta dos armamentos navais chegava, porém, a uma trégua: a Grã-Bretanha, limita-se a manter a supremacia estrita, medida com 60 % de margem; por seu lado o programa das construções navais alemãs baixa, de 1912 a 1913, de quatro unidades anuais a duas e meia. Isto efectuava-se em Maio de 1912, precisamente no momento em que o barão de Marschall era nomeado embaixador da Alemanha junto do gabinete de S. James. Canalizava-se, permitia-se a expressão, e por alguns anos, a rivalidade naval; durante a crise de Agadir, a Grã-Bretanha aludira por mais de uma vez à necessidade de dar saída à expansão colonial da sua competidora. E não se opusera a que ela, pelo tratado Caillaux, lançasse os braços para a bacia do Congo. Muito se repetira que Lord Haldane, na sua visita a Berlim, discutira o assunto colonial. Não seria certo ir o barão Marschall arrumar, com a sua provada mestria, os dois casos do caminho de ferro de Bagdad e do entendimento colonial?

Quando Marschall morria, quasi súbitamente, três meses depois, deixava arrumada a questão de Bagdad; depois das convenções turco-alemãs, que tinham sido o seu último acto em Constantinopla, completadas quasi logo por outras com a Rússia, a Alemanha tinha afinal no Oriente a partida ganha. O jogo africano fôra iniciado, talvez em 1905, quando Mr. Khulmann, então conselheiro da legação em Tânger, dizia ao seu colega francês que a Alemanha se desinteressaria de Marrocos se obtivesse compensações no Congo. O que determinaria esta preferência? Os desenganos de Tsingtau tinham-na desviado das colónias asiáticas, e por outro lado não via interesse em

se defrontar com o Japão; procurava igualmente conseguir que a Grã-Bretanha não tivesse objecções pessoais e directas à sua expansão: restava, pois, a África equatorial. Não temos aqui que mostrar como os erros da administração colonial francesa e a fraqueza da sua diplomacia tinham consentido a ocupação alemã de cerca de três milhões de hectares no Congo francês tornando essa colónia um prolongamento dos Camarões; simplesmente sabemos que o acesso à bacia do Congo lhe foi formalmente concedido pelo tratado de 4 de Novembro de 1911.

Mas a França teve ainda Marrocos em compensação. Onde a teríamos nós? Logo de entrada o regime cedia ao que um delicado eufemismo chamou os *legítimos direitos da Alemanha* em relação ao limite sul da Província de Angola. Depois veio a doutrina das facilidades económicas, da porta aberta ao estrangeiro. Preparou-se a concessão da Província de Angola, toda a uma companhia com direitos de soberania. E como o projecto falhasse, a Alemanha quis *actualizar* o convénio anglo-alemão de 1898. Tal foi a nova fórmula encontrada. *Actualizou-se*. Mas o que dispunha esse convénio? A partilha do Ultramar africano português entre a Grã-Bretanha e a Alemanha *quando as circunstâncias levassem Portugal a ceder essa gloriosa herança*. A política interna de El-Rei D. Carlos deveu o *Pas* nunca terem surgido as circunstâncias que motivassem a cessão.

O cardial Rampolla contava-nos um dia que o Príncipe de Bulow lhe dissera que o assassinio de El-Rei D. Carlos *viera* pôr perante a Europa o problema português. Segundo as *normas* inflexíveis da sua *Welt-politik*, vamos vendo como procuramos solucioná-lo em seu proveito. De Berlim, em Maio de 1913 Jules Heidemann, escrevendo para o *Matin* os resultados *do* inquérito sobre as ambições alemãs, dizia sem ambages: «A Alemanha não tem colónias; quere tê-las e há de tê-las, *malgré tout!*»

Conviria esta ambição à Grã-Bretanha?

Por certo que não. Mas a sua política tinha agora por objectivo o *acôrdo*, e êle implicava o reconhecimento da necessidade de abrir campo adequado à expansão alemã: desde o advento do radicalismo ao poder, segundo a fórmula da *National Review*, *Downing Stret* e *Lombard Street*, estavam eufudados à acção alemã.

Depois das curiosíssimas revelações do príncipe Lichnowski, sucessor de Marschall na Embaixada alemã em Londres, feitas na *Memoria* publicada na *Munichner Post*, de 26 de Março e 5 de Abril de 1918, conhece-se perfeitamente a orientação política de Sir Edward Grey. Escreve assim o Embaixador alemão:

«Quando cheguei a Londres em 1912 estava-se descansado a respeito de Marrocos porque entretanto Berlim se pusera de acôrdo com a França. Mas a missão Haldane tinha falhado porque nós reclamávamos uma promessa de neutralidade em lugar de nos contentar com um tratado que nos pusesse ao abrigo de qualquer agressão efectuada pela Grã-Bretanha ou com o seu apoio (1).

«Mas Sir Edward Grey não tinha renunciado à ideia de chegar a um acôrdo connôsko. Procurou pimeiro realizá-lo no domínio colonial e no domínio económico. Por intermédio de Mr. de Kuhlmann, diplomata cheio de recursos e muito perito em negócios, preliminares se tinham esboçado para *renovar o tratado colonial português* e acêrca da questão de Mesopotâmia (caminho de ferro de Bagdad). O seu objectivo — subentendido — era dividir as colónias em questão, e a *Asia Menor*, em esferas de influência.

«O homem de Estado inglês, estando regulados os velhos litígios entre a Inglaterra e a França, queria chegar connosco

(1) Ver *Um ano de guerra*, págs 71 e seguintes. As revelações do Pr. Lichnowski, são a mais cabal confirmação do que escrevemos sôbre a orientação da política inglesa.

a um entendimento do mesmo género. O seu desígnio não era isolar-nos, mas, pelo contrário, fazer de nós, na medida do possível, membros participantes da associação assim constituída. Da mesma forma que entre a Grã-Bretanha e a França, a Grã-Bretanha e a Rússia se tinha chegado a conciliar pontos de vista opostos, queria elle suprimir na medida do possível todo o antagonismo germano-britânico e garantir a paz do mundo por um conjunto de tratados. Um acôrdo sôbre a desgraçada questão da esquadra deveria sem dúvida fazer parte dêste conjunto. A nossa política anterior já tinha acabado na associação solidária das potências da Entente que constituía uma espécie de seguro mútuo contra os riscos de guerra » (1)

«Tal era o programa de Sir Edward Grey. Segundo as suas próprias palavras sem melindre para as amizades existentes (com a França e com a Rússia) que não visavam fim algum agressivo nem implicavam compromissos absolutos para a Inglaterra, elle queria chegar a uma aproximação amistosa e a um acôrdo com a Alemanha, elle queria «aproximar os dois grupos» — *to bring the two groups nearer*

«Havia então a êsse respeito, em Inglaterra, como entre nós, duas tendências a dos optimistas, que acreditavam no acôrdo, e a dos pessimistas, que julgavam a guerra inevitável, mais cedo ou mais tarde

«No primeiro grupo contavam-se Mr Asquith, Grey, Haldane, a maior parte dos ministros do gabinete radical, os órgãos liberais dirigentes, como a *Westminster Gazette*, *Manchester Guardian*, *Daily Chronicle*. Entre os pessimistas havia sobretudo os homens políticos conservadores, como Mr Balfour, que por mais de uma vez me deu a entender o que pensava; havia altas personalidades militares como Lord Roberts, que insistiam na necessidade do serviço militar obrigatório. Êste grupo com-

(1) É curioso e digno de nota êste remoque a politica do Kaiser e do Chancellor de Bulow — Segundo Lichnowosky levava directamente a guerra

preendia ainda a *imprensa Northcliffe* e um importante jornalista inglês, Mr. Garvin, do *Observer*».

Não é interessante ver aqui o Embaixador alemão constatar que tudo quanto era *radical* e *liberal* tendia a favorecer os interesses alemães, e que a oposição a semelhante política provinha dos conservadores, afinal de contas sempre mais perto do sentimento nacional? Não encontramos aqui a confirmação de tanto que a este respeito temos escrito nesta guerra?

Continua mais abaixo o Pr. Lichnowosky:

«Em 1898, o conde de Hatzfeldt e o Sr. Balfour assinavam um tratado secreto dividindo as colónias portuguesas de África em esferas de interesses económicos entre a Alemanha e a Inglaterra. Portugal, sentindo-se sem meios de promover a exploração de grande parte dos seus domínios, tomara já em consideração a ideia do seu abandono para melhorar as suas finanças.

«O tratado, aparentemente, não tinha por fim senão garantir a inviolabilidade e independência da monarquia portuguesa, circunscrevendo-se apenas no propósito de a ajudar financeira e economicamente. Não estava, pois, de forma alguma, em oposição com o velho tratado da aliança anglo-portuguesa, que concluído no século xv, tinha sido renovado pela última vez sob Carlos II e garantia a cada uma das partes a integridade das suas possessões.

«Contudo, pela insistência do marquês de Soveral, que não teria deixado de ter conhecimento das convenções anglo-germânicas, um novo tratado, chamado tratado de Windsor, fôra concluído em 1899 entre a Inglaterra e Portugal, confirmando as antigas convenções que nunca tinham sido anuladas.

«As negociações entre a Inglaterra e nós, já começadas antes da minha chegada, tinham por fim remodelar e melhorar o nosso tratado de 1898, que apresentava mesmo sob o ponto de vista da delimitação geográfica muitos inconvenientes. Graças à atitude condescendente do governo inglês em conseguir dar

ao novo tratado uma forma que correspondia absolutamente aos nossos desejos e aos nossos interesses.

«Tôda a Angola, até 20° de latitude, foi-nos concedida, e assim, no sul, aproximavamo-nos do Congo, englobando ao norte do Equador as ricas ilhas de S. Tomé e Príncipe, que estavam na esfera da influência francesa, — o que provocou um vivo, mas vão, protesto do embaixador de França. Obtivemos ainda a parte septentrional de Moçambique até ao Licungo.

«Sir Edward Grey tinha tenção de manifestar a sua boa vontade para connosco mas queria também favorecer dum modo geral o nosso desenvolvimento colonial: a Inglaterra esperava desviar as fôrças alemãs do Mar do Norte e da Europa ocidental e fazê-las derivar para o Oceano Atlântico e África. Um dos membros do gabinete dizia-me: *Nós não somos hostis à expansão colonial alemã.*»

Quando se sabe que a *expansão colonial alemã* era directamente dirigida para acabar com o Império colonial britânico pasma-se da cegueira de semelhante declaração. E não há melhor comentário do que a conferência realizada por Robert Williams no Royal Colonial Institute, em Maio de 1915.

Conta êle:

«Era especial empenho dos alemães aniquillar o plano do Cabo ao Cairo, e um dos seus agentes foi a Bruxelas para frustrar os meus projectos. Evidentemente já então a Alemanha pensava em se apoderar do Congo Belga, que seria incorporado no seu Império Central Africano; e o governo britânico, na sua cegueira, não dava por tal, nem compreendia a menos a vital importância do grande plano Rhodes para o proprio Império Britânico. Nunca esquecerei o desapontamento de Rhodes, que morreu pouco depois, mas não antes que eu lhe promettesse que faria quanto pudesse para que a sua linha férrea avançasse para o norte.

Demonstrada a impossibilidade financeira de levar o ca-

minho de ferro do Cabo ao Cairo até à fronteira do Congo durante a activa vida de Rhodes, parecia que, morto êle, fracas seriam as probabilidades de o ver chegar ali tão cedo; para mais, estando a British South Africa Company dependente financeiramente do mesmo grupo de *banqueiros de origem alemã, cujos brilhantes talentos tinham sucessivamente absorvido, uma a uma, tôdas as Grandes Emprêsas Mineiras do Sul, e que, aparentemente, pelo menos, governavam os destinos duma colónia britânica.*»

E depois de narrar os preliminares dos seus trabalhos para o caminho de ferro do Lobito, acrescenta: «Mas a Alemanha já tinha compreendido o valor desta via; as possibilidades comerciais e agrícolas de Angola rapidamente as entreviu e apreciou no seu justo valor as magníficas vantagens do pôrto natural da baía do Lobito que, como pôrto ocidental do seu Império Central Africano, seria de valor inapreciável. Quatro anos antes de eu ter obtido do govêrno português a concessão do caminho de ferro de Benguela, a Alemanha induzira o govêrno a entrar num acôrdo secreto, pelo qual o nosso govêrno se comprometia a não intervir nos esforços polîticos alemães em Angola — exactamente no país onde eu obtivera o direito de construir um caminho de ferro.

Como Portugal não participara no acôrdo secreto, possuía inteira liberdade de acção e talvez lhe causasse agrado e satisfação auxiliar um súbdito britânico a contrariar os planos germânicos, tanto mais que os jornais alemães começavam já a dizer sem reboço que Angola portuguesa estava destinada a vir a ser uma colónia alemã. Só mais tarde é que vim a ter conhecimento disto tudo.

— E a não ser que a Inglaterra se desgermanize a fundo com a guerra, Mr. Williams diz: «ver-se-á, quando fôr declarada a paz, que a Alemanha comprou um futuro na Africa, e que na realidade governa grandes companhias inglesas de caminhos de ferro com portos marítimos, obtidas exactamente pelo mesmo processo como adquiriram o «contrôle» da British Nyassa Company. E a não ser que seja anulada esta transacção da British Nyassa, ficará ainda a Alemanha, concluída a guerra, com bases na Africa Oriental e o «contrôle» do Pôrto Amélia, o melhor pôrto da costa oriental da Africa, e com outros privilégios concomitantes».

Mas vamos continuando com a narração de Lichnowosky «O tratado estava pronto nas suas linhas essenciais quando foi da visita do Rei a Berlim, isto é, em Maio de 1913. Houve nesta ocasião, em Berlim, sob a presidência do chanceler do Império, uma troca de vistas, na qual tomei parte, e durante a qual se expressaram ainda alguns desejos particulares. De regresso a Londres, com auxilio de Mr. Kuhpmann, conselheiro da Embaixada que elaborou com Mr. Parker os pormenores do tratado, eu consegui fazer adoptar as nossas últimas propostas

Mas novas dificuldades sobrevieram, opondo-se à assinatura, e só no fim dum ano, isto é, pouco tempo antes da guerra é que eu pude obter a autorização de concluir definitivamente o tratado. *Mas a assinatura nunca teve lugar.*

«Sir Edward Grey punha, para a sua assinatura, a condição de que tanto o novo tratado como os de 1898 e 1899 seriam publicados, pois que era contra os principios da diplomacia inglesa manter secretos os seus tratados. Concordava, todavia, que essa publicação só tivesse lugar um ano depois da assinatura. Mas em Berlim, no ministério dos Negócios Estrangeiros, objectava-se contra a publicidade com o argumento de que ela prejudicaria os interesses alemães, porque, depois disso, *os portugueses não nos dariam mais nenhuma concessões.*»

Ouçamos agora o que, ao serem do domínio público as revelações do embaixador alemão, o Snr. Conselheiro Luiz de Magalhães (1) escrevia:

«Em primeiro lugar Portugal nunca *tomou em consideração*, como êle diz, a ideia de abandonar as suas colónias. Houve, com efeito, quem advogasse, no parlamento português e fora dêle, êsse expediente — mas isso não passou dum modo de ver

(1) Artigo do *Diário Nacional*.

puramente pessoal, sempre repudiado pelos nossos homens de Estado e pela opinião do País.

O que a Alemanha esperava era que a solução da questão Mac Murdo, levada perante o tribunal de Berne, nos surpreendesse sem recursos para satisfazermos a indemnização que provavelmente nos seria imposta. E, na previsão de que para isso tivéssemos de recorrer a um empréstimo externo, ela queria entender-se com a Inglaterra, a-fim-de que essa operação financeira fôsse realizada de comum acôrdo entre as duas potências sobre a base de garantias coloniais, que lhes dessem uma espécie de direito de preempção, na hipótese de nos vermos forçados, um dia, a alienar êsses domínios, ou, pelo menos, lhes abrissem de par em par as portas à sua acção económica.

Sabe-se como êsse plano se frustrou ante um acto de providente administração do Conselheiro Manuel Espregueira, então ministro da Fazenda. O resgate das 72.000 obrigações dos Caminhos de Ferro Portugueses, na posse do Estado, habilitou o governo a prevenir-se com os recursos necessários para aquele pagamento. E Portugal liquidou êsse encargo sem ter de recorrer aos bons officios financeiros nem de Inglaterra nem da Alemanha. Nada há como a independência económica para garantir a plena independência política dum Estado».

E mais abaixo acrescenta a propósito da negociação do tratado:

«Eu estava em Londres durante o período em que foi mais activa e intensamente conduzida, — e, na minha retraída situação de obscuro emigrado, tive, todavia, um casual ensejo de ser confidencialmente informado sobre certas particularidades dum assunto que tanto me interessava.

Do que me foi referido, não posso (e, por certas razões, com muita mágoa minha) revelar tudo, porque mo vedam melindres que, ainda passados cinco anos, têm de respeitar-se. Mas há uma parte cuja divulgação não oferece já inconvenientes.

Sucedeu-lhe, em fins de 1912, o príncipe Carl de Lich-

nowosky, que, como se vê do seu *memorandum*, retomou logo o fio das negociações e a bom termo as ia levando quando, segundo elle confessa, *sobrevieram dificuldades*, uma das quais seria a recusa de Sir Edward Grey, hoje lord Grey, de assinar o tratado sem lhe dar publicidade.

Que se teria passado nos bastidores diplomáticos, e porque é que a Inglaterra, que mantivera secretas, durante bons catorze anos, as convenções de 1898 e 899, e tão bem disposta se havia mostrado em transaccionar com a Alemanha, acabava, à última hora, por se apegar ao escrúpulo de infringir a *praxe* de publicidade dos tratados ingleses, com o fim manifesto de se eximir a assinar este?...

Segundo o que, então, me foi contado, as coisas deviam ter-se passado assim: alguém que, num encontro casual de sociedade, conversava com o embaixador de França, o Snr. Cambon, ter-lhe-ia chamado a atenção para o alcance que uma maior amplitude da influência alemã em África, garantida pelo tratado que nesse momento se negociava, podia ter para lhe aumentar a energia económica e o seu poderio, não só político mas também militar. Não fazia sentido que a Inglaterra, quasi aliada da França, pois a Entente tinha em si a virtualidade duma aliança em caso de guerra, fôsse dar mais elementos de expansão e de força à nação que era a velha e natural inimiga do seu país. Já não bastava o que a França fôra forçada a ceder à Alemanha pelo tratado Caillaux para consolidar a sua situação em Marrocos. Iria ela, agora, alargar a área da sua acção económica na África Ocidental, criando interesses que, mais tarde, justificariam uma influência política, que, em certas circunstâncias, podia ser explorada contra a sua rival?

A observação não foi, ao que parece, desaproveitada, — tanto mais quanto, como atrás vimos, pelas próprias declarações de Lichnowosky, a França já havia levantado objecções à desmedida extensão marcada à esfera alemã. O «Quai

d'Orsay» considerava, pouco depois, o caso e teria feito, sôbre êle, ao «Foreign Office», reparos amistosos. Sob esta pressão, e talvez porque o indiscreto germanofilismo de Lord Haldane, o *honest broker* da política de aproximação, como lhe chama o *Morning Post*, criara ao govêrno do Snr. Asquith embaraços que o levaram a fazê-lo transitar da pasta da Guerra para a da Justiça, — a Inglaterra procurou recuar. E agarrou-se ao pretexto da publicação do tratado para, pelo menos, adiar a sua assinatura.

Evidentemente, essa publicação não convinha agora à Alemanha, que, em Lisboa, pela mão de von Rosen, ia manejando, directamente e com felicidade, os seus negócios e interesses e, pelo célebre decreto da *porta aberta* de Angola, vencia a primeira etapa do seu vasto plano de intrusão económica e política nesse nosso riquíssimo domínio. Não era prudente que o pensamento e pormenores desse plano saíssem da reserva das chancelarias. A sua revelação podia suscitar em Portugal uma violenta campanha de opposição aos desígnios alemães e comprometer, assim, o seu êxito. Entretanto veio a guerra — e tôdas essas laboriosas combinações diplomáticas foram varridas, como uma núvem de poeira vã, pela rajada ardente desse tufão assolador.

Foi, pois, às justas prevenções da França contra o acôrdo anglo-alemão e à superveniência da conflagração europeia que nós, portugueses, devemos o feliz malôgro duma política que, por dois caminhos, nos levava à ruína do nosso poderio colonial: externamente, pela inteligência entre a Inglaterra e a Alemanha; internamente, por êsse crime de lesa-Pátria e de alta traição que é o decreto de 17 de Novembro de 1913, ditatorialmente promulgado a treze dias da abertura do Parlamento, para se evitar a sua discussão na Câmara e se impôr ao País como um facto consumado. Ah! von Rosen trabalhava bem... E, por isso, em Wilhelmstrasse tinham razão quando não queriam a publicidade dos acordos com a Inglaterra, pois que,

depois dela, «os portugueses não lhes dariam mais nenhuma concessões».

Não lhe tinham já dado pouco, e com absoluto aprazimento dos governantes: o ministro dos Estrangeiros, Bernardino Machado declarava na Câmara que era preciso regozijar-se de ver as duas grandes nações, Inglaterra e a Alemanha *encarregar-se de assegurar o desenvolvimento económico das colónias da República*. Pasmosa afirmação que Jacques Bainville comentava assim na *Action Française*:

«É exactamente o *pendant* do dito famoso. — Até que enfim estamos falidos! É uma réplica do outro dito não menos famoso de Gambetta ao saber que os prussianos tinham cortado um dos nossos exércitos. — Ficaremos com dois. Assim as democracias se assemelham pelas suas obras, pelo seu peso, pelo seu desprezo do povo e dos interesses nacionais».

De Berlim, em Maio, Jules Heidemann, correspondente do *Matin*, dizia, sem ambages:

«A Alemanha não tem colónias; quer tê-las e há de tê-las *malgré tout!*»

Notaremos de passagem que desde 1884 para cá a Alemanha adquiria em África mais de um milhão de milhas quadradas nas colónias do Togo e dos Camarões, do sudoeste e do leste alemães. Isto é o que ela chamava *não ter colónias!*

Com a data de 14 de Novembro, o *Temps* escrevia, curiosamente, que a Alemanha prosseguia em *silêncio* a sua marcha através da África equatorial e, depois de explicar no que consistia o projecto ferroviário alemão unindo as duas costas, e como o capital alemão ia contribuir para o caminho de ferro do Lobito, (o que não era exacto), concluía que, «não havendo o direito de supor uma conquista alemã da África equatorial, era porém lícito admitir que uma *pressão política* se exercia em Portugal, visto as pautas de Angola serem nocivas e incómodas para as mercadorias alemãs».

A simplicidade com que um jornal da categoria do *Temps*

escrevia uma monstruosidade desta ordem dá perfeitamente ideia do conceito em que era tido o govêrno de Lisboa: não se lhe reconhecia já o direito de ter nas *suas* colónias as pautas que conviessem à *sua* indústria, ou aos seus interesses. Não senhor! Era preciso que não fôsem prejudicar o comércio alemão. Isto passava sem reparo em Portugal. Não admira, portanto, que o mesmo jornal declarasse, ainda a sério, que a pretensão alemã nada tinha de *ilegitima* (textual). Tal era a situação do Império Colonial Português ao rebentar a actual conflagração.

E logo, após ela, o primeiro acto alemão a nosso respeito é o tratado com G. Maritz, que precedeu a rebelião do chefe boer.

Entre outros artigos, êsse tratado tinha os seguintes:

— Declarava independente a África Austral; o governador do sudoeste alemão compromete-se a fazer reconhecer o novo Estado pelo Império alemão e a fazê-lo incluir no tratado geral da paz;

— Em consideração dêsse apoio, o novo Estado não se oporá à ocupação alemã de Walfish bay e das ilhas na costa da Colónia;

— O rio Orange será limite entre a colónia alemã e a colónia do Cabo;

— *O Império alemão não se oporá a que o novo Estado se apodere da Baía de Lourenço Marques.*

Mas o que é curioso é que as ambições alemãs não enfraqueceram mesmo depois de perdido o Sudoeste e da quasi completa conquista do Leste alemão.

A «Havas» publicava em Fevereiro o seguinte telegrama:

LONDRES, 14. — Segundo os jornais alemães, o professor Hans Meyer, de Leipzig, que é considerado como uma das melhores autoridades alemãs sobre coisas de África, fêz uma conferência em Berlim sobre a *necessidade para a Alemanha de anexar as colónias portuguesas*. A Alemanha deve em pri-

meiro lugar alcançar Angola, e não sòmente assegurar-se da posse do nordeste africano português, mas também do território ao sul da Zambézia. O fim colonial alemão deve ser um império central africano assente em três pilares: os Camarões, o sudoeste africano, e o leste africano. Todavia, a África central tropical não é suficiente, e a Alemanha deve assegurar os seus caminhos marítimos pela aquisição de bases navais e obter territórios que, pela sua produção, balanceiem a desigualdade colonial da África central. Os Açores e Madeira, assim como as ilhas de Cabo Verde, são também indispensáveis, como princípio, e acima de tudo S. Tomé. Finalmente, a Alemanha deve também entrar na posse da Guiné portuguesa.

Há deveras na Alemanha uma singular recrudescência na campanha *colonial*: há bem pouco tempo o ministro Solf percorria as principais cidades do Império para convencer a opinião pública da necessidade dum Império Colonial. E deveria este ser organizado por forma a poder ministrar às indústrias alemãs as matérias primas com que laboram. É a doutrina da *independência industrial*, tão necessária, dizia o ministro, como a *independência militar*. É o critério que já abraçou o socialismo-imperialista alemão.

Dai concluíra, com lógica alemã, a *Gazeta de Colónia*:

Se quisermos fixar qual a extensão necessária do nosso Império Colonial, *daquele que nos é INDISPENSÁVEL*, temos que formular as listas das matérias primas precisas para assegurar a independência da nossa indústria.

É evidente que o Continente Africano, agora em pleno período de desenvolvimento, é o território designado para a nossa futura expansão.

A África encerra imensas áreas por explorar, inesgotáveis recursos de mão de obra, que a abertura de vias de comunicação, rápidas e em grande escala, acompanhada da precisa educação do indígena, tornariam utilizáveis num futuro próximo.

Eis para onde se deve dirigir a actividade do povo alemão e todo o cuidado dos seus governantes.

Este sonho pan-germanista aparecia bem curiosamente concretizado naquele mirabolante projecto do Estado internacional da África tropical, apresentado no Congresso Socialista de Londres. Escuso de recordar aqui o protesto uníssonos que elle levantou na imprensa portugueza de todos os matizes. A breve trecho era evidente que se tratava de uma *manobra pacifista* alemã, e por isso mesmo o Primeiro Ministro fazia sair do ministério Mr. Henderson. E os ecos da opinião pública chegavam ao Parlamento Britânico, onde o governo definia claramente a situação do domínio colonial português perante a guerra. Um deputado, Sir O. Philipps, perguntava na Câmara dos Comuns se, vista a ansiedade que causou em Portugal a proposta do partido operário, pedindo a internacionalização da África central, o governo está decidido a declarar que não é, de modo algum, responsável por tal ideia. Lord Robert Cecil responde, dizendo que o governo se sente satisfeito com a oportunidade que lhe é oferecida para declarar que de modo nenhum é responsável pela proposta e que a Grã-Bretanha promete, ao contrário, defender e proteger as colónias portuguezas contra todos os inimigos.

Em Outubro de 1917, num artigo que tinha por título — A nossa mais antiga aliada — o *Times* referiu-se à renovação entre os dois exércitos da camaradagem de combate da Guerra Peninsular; constatava quanto contribuíra para a acção americana na guerra a grande influência moral mantida por nós na maior das nossas antigas colónias, o Brasil — e terminava com a frase de Lord Chatham em 1760, dizendo ter ainda hoje inteira e cabal applicação. O grande primeiro ministro da Grã-Bretanha affirmara então que a defesa do Reino e de todos os Estados de Portugal interessava em primeiro lugar à própria segurança da coroa e povo britânicos. A guerra actual, restau-

rando a política da Grã-Bretanha em tôda a sua linha tradicional, havia forçosamente de valorizar a sua mais antiga aliança. A comunidade de interesses surge de quanto temos deixado exposto. As ambições alemãs em África atacam por igual os dois impérios coloniais. Se a rebelião boer conseguisse cortar a Colónia do Cabo da Rodésia, atirava por igual com Portugal pela Baía de Lourenço Marques fora. Aliados da Grã-Bretanha, é a nós mesmos que defendemos. Sôbre isto não pode haver dúvida.

Mas isto só não basta. Temos que nos guardar a nós próprios também. Com a guerra surgem problemas de outra ordem e de outra magnitude.

As nacionalidades novas que são os domínios ultramarinos da Grã-Bretanha surgem dêste conflito com uma singular pujança. Os seus homens de Estado não são inferiores, bem ao contrário, àqueles a que tem cabido a direcção dos negócios dos aliados. As ambições crescerão naturalmente com a importância da vitória. A União Sul-Africana conquistou já o sudoeste alemão, a colónia de leste está por pouco a caír nas suas mãos. São de diversa ordem os problemas que estes factos determinam a nosso respeito, e só o seu estudo exigiria um trabalho especial. As ligações ferroviárias do antigo sudoeste alemão com a rede sul-africana têm em relação a Angola importância especial. As comunicações do Niassa com o mar, a aquisição pela Bélgica duma parte valiosa do leste alemão, são pontos que devem já merecer tôda a nossa atenção.

Há mais ainda. A acção da América está fazendo entrar a guerra naquilo que se pode chamar a *fase americana*. Ela datará na história da carta sensacional de Lord Northcliffe. As democracias ocidentais vão a caminho da subordinação à *diktatura* de Wilson. As consequências para o futuro económico da Europa são incalculáveis.

No número de Dezembro da *English Review*, o seu director, Austin Harrison, que é, seja notado de passagem, um ardente

e fervoroso imperialista, escrevia sob o título significativo — A crise da irresponsabilidade — o seguinte:

Este ano o *contrôle* da guerra deixou de nos pertencer. Esquecemo-nos que desde a data em que a América entrou na guerra a *responsabilidade final* passou para o Novo Mundo. E isto absolutamente... *Só a América hoje pode decidir da vitória e decidir dos nossos destinos*. Aqui está a chave da crise actual, que é *nacional* para nós.

Sublinhámos o essencial dêste trecho; e sem irmos, por ora, tão longe como o conhecido escritor inglês, sem julgarmos, ainda, que só a América pode decidir da vitória, não há dúvida que melhor e mais autorizada confirmação do que escrevemos não podíamos querer!

Nem tanto por certo desejávamos. Como só o interêsse nacional nos preocupa neste conflito, absolutamente só; como só sob êsse ponto de vista vamos estudando e procurando seguir os acontecimentos, não era sem uma preocupação quási que meramente instintiva que víamos a absorvente personalidade do Presidente Wilson ir pouco a pouco assumindo o carácter, porque as tendências sempre as teve, de árbitro da formidável contenda que a ambição desmedida duma raça inteira suscitou no mundo.

E assim temos visto as suas *encíclicas laicas* ir saindo da nebulosa primitiva à medida que, mais senhor da situação, pode definir o seu pensamento.

Sob êste ponto de vista, o *programa da paz* que, ao abrir êste ano, êle apresenta ao mundo, e que, devemos ainda notá-lo, especialmente concorda nos seus traços essenciais com o discurso de Lloyd George perante as *Trade-Unions*, a que há dias fazíamos referência, merece bem a nossa atenção, principalmente pela forma como encara o *problema colonial*.

É o § 5.º do *programa* que reza assim:

Arranjos e combinações livres, num espírito largo e absolu-

tamente imparcial de tôdas as reivindicações coloniais, baseados na estrita observação dos princípios que, determinando tôdas as questões de soberania e interesse das populações interessadas, terão um péso igual aos pedidos equitativos dos governos cujos títulos terão que ser estabelecidos

Esta frase, em que cada palavra, pesada e medida, pesa e vale por muito, só pode significar, dum modo geral, que toda a questão colonial há-de ir à conferência da paz. O tom geral da mensagem presidencial, cuja moderação e atenção para com a Alemanha resalta a cada passo, e é evidentemente procurada e muito propositada, bem o indica.

Doutra forma nada havia a dizer sobre a questão colonial que a sorte das armas liquidou já e acêrca da qual aqueles que directamente intervieram nela se manifestam por forma inequívoca. Ainda ontem o telégrafo nos trazia a notícia da fundação na África do Sul da *União dos Camaradas da grande guerra*, que protestava logo após a sua instalação contra o retrocesso à Alemanha das colónias perdidas. A atitude dos Domínios britânicos a tal respeito não sofre dúvida alguma.

Por outro lado, vir afectar à conferência da Paz a questão colonial quando a Alemanha *não* só está de posse de territórios estranhos que de princípio invadiu, mas ainda alarga agora mesmo as suas imensas anexações, não será, como notava Sir Alfred Sharpe numa carta ao *Daily Mail*, dar uma impressão que por certo não é vitoriosa?

O governo Imperial nunca quis *oficialmente* responder aos Domínios, e ainda que, acêrca da defesa dos nossos interesses coloniais, tenha feito declarações oficiais, não deixa de ser exacto que Lloyd George se associou à ideia da discussão do problema colonial na Conferência da Paz. Porquê, a não ser que haja ideia duma redistribuição territorial ou duma nova forma administrativa? Não diz Wilson que se devem discutir e tratar, *num espírito absolutamente livre, tôdas as reivindicações coloniais*? Não surge a afirmação, que pode levar muito longe,

acêrca das questões *de soberania e interêsse das populações*, acrescentando, o que faz subir-lhe de ponto a importância, que *os direitos dos governos terão que ser justificados?*

Vamos, pois, vêr, apreciar, num espírito *absolutamente* livre, as reivindicações alemãs, naturalmente. E curiosamente, a 17 de Fevereiro, o Dr. Solf, o bem conhecido secretário de Estado das Colónias alemãs, falando perante a Sociedade Colonial de Carlsruhe, apresentava, *modestamente*, a sua resposta ao programa de Wilson. Começava, diz o telegrama da Reuter que temos presente, por defender a ideia duma *justa* redistribuição das possessões coloniais de *tôdas* as nações em África. E como *justa base* para esta nova divisão, apresentava a *força* dos respectivos Estados e sua *capacidade económica*. Para melhor exemplificar a sua ideia, o mesmo Dr. Solf citava naturalmente a Bélgica e Portugal como *prova suficiente* de que a presente distribuição não corresponda à *justa base* que êle tinha em vista. E concluía, ainda, como nada preocupa mais a Alemanha do que evitar as causas de guerras futuras, que só uma *justa* distribuição das colónias por meio dum acôrdo internacional as poderá remover por forma prática.

Fica-se deveras perturbado e pasmado com a ideia da *justiça alemã*. E virá afinal de contas a ser a prolongação da guerra com a situação cada vez mais irredutível entre os Aliados e os Impérios Centrais que obrigará a Paz final a expulsar definitivamente a Alemanha do Continente Africano. Segundo êles próprios, segundo a sua doutrina de guerra, travou-se uma luta de morte, uma verdadeira guerra de extermínio e eliminação dos vencidos em proveito dos vencedores mais fortes. É evidente, é certo que nós não pensamos assim. Mas temos o dever estrito de impor à Alemanha condições de paz que lhe tornem impossível repetir a tentativa de hegemonia que tão caro tem custado ao mundo e que segundo declarações dêles próprios, poderá já ser de novo experimentada dentro de dez anos. Vai nisso o futuro da humanidade e da sua civilização.

Ora uma das condições especiais desta paz é a sua definitiva expulsão da África. A França e a Grã-Bretanha já dividiram os Camarões e o Togo: a União Sul-Africana conquistou há muito o sudoeste alemão. A costa africana do Atlântico fica na posse, salvo o estuário Belga do Congo, da França, da Grã-Bretanha e de Portugal. A posse do triângulo estratégico Lisboa-Lagos-Horta dá-nos a nós uma situação privilegiada em relação à navegação do canal do Panamá. S. Vicente de Cabo Verde é o pôrto de escala por excelência na navegação sul-americana. E como a ambição alemã veio pouco a pouco trazendo a América inteira para a guerra em defesa dos seus próprios interesses, a constituição duma união das potências atlânticas, é o que se nos afigura de essencial para opôr a uma possível *Mittel-Europa*. Não podemos nós já só por nós próprios constituir o *Atlântico lago português* que era a ambição grandiosa de D. João IV; mas cabe-nos o honrosíssimo papel de colaborador eficaz na constituição dêsse Atlântico em *Lago anglo-latino*.

E não é só a nossa especial situação geográfica ao longo da margem europeia dêsse Lago, desde Leixões e Lisboa ao Lobito e Mossâmedes, com a Madeira, Cabo Verde e Açores; são muito especialmente os laços de raça, revigorados pela guerra, que nos unem indissolúvelmente à grande nação brasileira. Tivemos ocasião de ver no decorrer destas páginas como dois historiadores brasileiros, Oliveira Lima e Sílvio Romero, melhor que ninguém justificaram não só a Expansão de Portugal, mas o acto de elevada política que transferiu a sede da Monarquia Portuguesa para o Brasil na grande crise da invasão napoleónica. Não há melhor prova de como ali se sente e se compreende a história nacional. A tradição portuguesa na história, que tentamos esboçar, marca a obrigação de continuar a nossa obra. O heroísmo dos nossos soldados nos combates formidáveis da Flandres veio garantir a permanência da nossa pátria entre as nações em luta pela própria existência com a integridade da-quele império colonial, criação, soberba da raça. É obrigação

de todos fazer um *todo compacto* em volta desta afirmação. Perante os Aliados, pelejando pelo Direito, sejamos um só na defesa dos nossos direitos. E a forma de os podermos depois efectivar e aproveitar está na constituição da Liga a que aludimos, garantindo-nos um futuro que nos compense de tanto sacrifício imposto.

APLICAÇÃO

(LEIS E DECRETOS)

II

REORGANIZAÇÃO ADMINI-
STRATIVA DA PROVÍNCIA
DE MOÇAMBIQUE

/



Senhor: — Ao abrir o relatório que precede o decreto de 1 de Dezembro de 1869 escrevia Rebêlo da Silva:

«Persuadido de que o estado de algumas das nossas posses-
sões não só consentia, mas aconselhava a reforma das insti-
tuições administrativas na parte em que uma prudente descen-
tralização podia conceder à iniciativa local acção mais ampla...»

E mais adiante:

«Nas atribuições de que o projecto investe as Juntas gerais de província traduz-se o princípio da descentralização. Confiando à acção local o plano e os meios de execução em assun-
tos valiosos, e chamando-a ao exame e decisão das questões que principalmente devem interessá-la, tende esta reforma a costumar as possessões a contarem, para a resolução dêstes gra-
ves assuntos, com os recursos próprios da sua inteligência e do seus cabedais... As províncias dotadas com esta faculdade ficam tendo a opção entre o progresso e a inércia, entre o me-
lhoramento e o atraso; nesta parte essencial os progressos mais desejados ficam dependentes da sua vontade e dedicação. As restrições desaparecem. A metrópole emancipa-as de toda a tu-
tela e reconhece-lhes a maioridade e a capacidade. Se não sou-
berem aproveitar-se da concessão, imputem a si a culpa».

Tais eram os princípios que a carta orgânica do ultramar português applicava às possessões então consideradas mais avançadas: descentralização, iniciativa e acção local, emancipação da tutela. Nessa época Moçambique era uma das mais atrasadas possessões portuguesas, e a África austral inteira era um espaço em branco.

Nem no Cabo nem no Natal havia então Governo responsável: ambas estas colónias viviam ainda sob o regime de colónias da Coroa.

Outra coisa não exigia o seu estado de desenvolvimento. A única via férrea então existente era de dez modestas milhas numa linha sub-urbana entre o Cabo e Wynberg. Pouco mais longe ia o telégrafo.

Havia entre a Inglaterra e o Cabo um paquete mensal que levava vinte e cinco dias. Pobre, longe, sem comunicações, o país era praticamente desconhecido. Intermináveis e aborrecidas guerras indígenas, (ia-se por essa época na quarta guerra bazuto e na oitava guerra cafre) a crónica incapacidade das duas raças brancas, a anglo-saxónia e a boer, em viverem juntas, não dizemos já em se entenderem, eram as causas únicas que faziam conhecer na Europa que existia uma África austral, ao passo que tornavam absolutamente irritante e incómoda a pouca atenção que lhe dedicavam os estadistas.

Levaria bem longe a indicação ainda que sumária da história do desenvolvimento da África austral, nestes trinta e cinco anos, e narrar apenas brevemente como as últimas e mais miseráveis colónias britânicas ocupam hoje o primeiro lugar no maior Império que o mundo tem visto: são de agora, e estão vivos na memória de todos, os factos que realizaram esse prodígio.

Temos como vizinhos na África austral dois Estados com Governo parlamentar. Acaba o Transvaal de ter a sua constituição; te-la-á brevemente a Rodésia. E justificará por acaso a

provincia de Moçambique o lugar que em 1869 lhe era attribuído entre as mais atrasadas das possessões portuguezas?

Em 1866-1867, os rendimentos da provincia eram:

Impostos directos	16:449\$000
Impostos indirectos	100:400\$000
Próprios e diversos rendimentos	7:336\$000
Total	124:185\$000
Despesa total	180:365\$000

Dez anos depois temos, em 1875-1876:

Receita	247:713\$000
Despesa	249:953\$000

Em 1885-1886:

Receita	462:118\$000
Despesa	688:986\$000

Em 1895-1896:

Receita	3.592:234\$342
Despesa	3.592:234\$342

Eram estas cifras do orçamento do commissário régio Mouzinho de Albuquerque.

A receita, de facto cobrada, da provincia era então apenas inferior em 79:000\$000 réis à receita total orçamentada para todas as outras possessões ultramarinas.

O orçamento de 1906-1907 dá-nos:

Receita	5.935:192\$000
Despesa	5.408:549\$286

Em quarenta anos a receita da província aumentou cerca de cinquenta vezes, e desapareceu o *deficit* crónico nos orçamentos até o último decénio. Só os impostos directos representam hoje mais de dez vezes o rendimento total de então, e quasi cem vezes a soma dos impostos directos cobrados nessa data. Estes quasi se equilibram com os indirectos: 1.414:300\$000 réis e 1.248:500\$00 réis; e, melhor do que qualquer outra indicação, esta proporção entre os dois géneros de impostos, revelando o progressivo aumento das fontes naturais de riqueza própria, mostra o estado cada vez mais próspero da província.

Se compararmos a receita de Moçambique com as das outras províncias ultramarinas, vemos que em 1868-1869 o rendimento total destas era de 1.382:430\$951 réis, cabendo a Moçambique pouco menos de um décimo dessa receita, ou sejam 125:000\$000 réis.

Mas no orçamento para 1906-1907, em que a receita total para as províncias ultramarinas é computada em 10.759:231\$000 réis, a de Moçambique é de 5.935:192\$000 réis, isto é, mais de metade do total e quasi quatro vezes a da província de Angola com 1.517:000\$000 réis, cuja receita é inferior à do distrito de Lourenço Marques em perto de 2.000:000\$000 réis, pois nesse distrito, no ano económico de 1905-1906, foram cobrados 2.901:882\$183 réis, sendo só a receita do caminho de ferro de Lourenço Marques para o orçamento de 1906-1907 calculada em 1.345:000\$000 réis.

Mais frisante é ainda o estado do desenvolvimento comercial da província.

Em 1877, data em que foi decretada a pauta que vigorou até 1892, o movimento comercial da província era 1.656:113\$365 réis; em 1891, último da sua vigência, esse movimento foi de 5.188:253\$132 réis e de 6.597:464\$257 réis.

Em 1895, o commissário régio António Enes modificou a pauta de Lourenço Marques, logo no ano seguinte esse pòrto, só por

si, acusava um movimento comercial de 9.800:000\$000 réis com 813.000\$000 réis de rendimento na alfândega.

Sigamos agora o movimento comercial da província, que atinge os seguintes valores:

1901.....	14.538:000\$000
1902.....	18.774:000\$000
1903.....	29.558:000\$000
1904.....	29.625:000\$000
1905.....	34.735:000\$000
1906.....	35.894:000\$000

Vejamos isoladamente Lourenço Marques; o seu trânsito é o seguinte:

1901.....	3.164:000\$000
1902.....	7.664:000\$000
1903.....	15.791:000\$000
1904.....	14.446:000\$000
1905.....	20.279:000\$000
1906.....	20.720:000\$000

A alfândega de Lourenço Marques rendeu em 1867 2:348\$302 réis, em 1906 rende 1.130:162\$861. Deixa de haver comparação em presença de cifras destas.

Para todo êste movimento muito tem concorrido o caminho de ferro de Lourenço Marques, um dos mais produtivos factores de riqueza para a província, um dos mais seguros esteios da sua importância política. Começava êle a ser explorado em 1889 com 44 ½ milhas e rendia, entanto, 5:630 libras, que subiam a 23:554 libras quando em 1891 as suas 55 ½ milhas de extensão total se abriram à exploração.

Em 1897 estava o seu rendimento em 161:576 libras, e no orçamento de 1906-1907 figuraram 1.345:000\$000 réis como sua receita; em quinze anos o seu rendimento subiu dez vezes.

O seu tráfego era há doze anos (1894), de 59:880 toneladas; foi em 1906 de 363:810 toneladas.

Esta tonelagem representa o total transportado para o Transvaal; neste mesmo ano se expediam para o mesmo destino: 7:877 toneladas via Cabo, 35:503 toneladas via Port Elisabeth, 32:174 toneladas via East London, e 212:492 toneladas via Durban.

A-pesar da guerra que lhe é movida, as cifras acima mencionadas mostram bem qual a importância do pôrto de Lourenço Marques.

Para terminar resta-nos indicar o movimento marítimo do pôrto; tem mais que duplicado em dez anos no número de navios, e triplicou quanto à tonelagem.

Assim, em 1894, entraram 220 navios a vapor e 42 de vela, com um total de 511.724 toneladas; em 1904 entraram 476 navios a vapor e 96 de vela com um total de 1.474:357 toneladas; em 1905 entraram 544 navios a vapor e 72 de vela com um total de 1.595:520 toneladas; em 1906 entraram 603 navios.

Foi em 31 de Agôsto de 1903 que a atracação do primeiro vapor, o *Swazi*, ao cais Gorjão marcou o primeiro passo no caminho dos verdadeiros e reais melhoramentos do pôrto de Lourenço Marques; até 31 de Dezembro de 1904 atracaram 106 navios descarregando 59:511 toneladas; em 1906, tendo entrado no pôrto 603 navios descarregando 366:879 toneladas, atracaram ao cais 460 descarregando 230:833 toneladas.

Cremos, portanto, justificada a afirmação de que a província de Moçambique ocupa hoje, pelo seu rendimento, pelo seu movimento comercial, pelo seu tráfego marítimo, o primeiro lugar entre as colónias portuguesas. Primeira, indubitavelmente, é ela na importância política.

Tendo no seu território os melhores portos da costa oriental africana, possuindo assim as saídas naturais de toda a zona interior, planalto imenso onde se desenvolvem colónias de população europeia, atravessada por linhas férreas que represen-

tam o sistema circulatório desse corpo, Moçambique está indissolúvelmente ligada ao futuro e ao desenvolvimento da África austral e da África central britânicas, e necessita, para a concorrência e para a luta pela vida, dos meios de defesa e acção que as colónias vizinhas possuem. É preciso que se lhe dê iniciativa e acção local: reconhecendo-lhe a maioridade e a capacidade e dando-lhe a metrópole liberdade de se governar, deixe-se-lhe a responsabilidade que lhe caiba se não souber aproveitar-se da concessão, e não será pequeno o castigo.

São os princípios que Rebêlo da Silva estabelecia como a base de organização ultramarina portuguesa, que a província de Moçambique, cónscia dos seus direitos, reclama hoje lhe sejam aplicados.

E os princípios do direito colonial moderno são os que justificam a forma como se lhe propõe aqui essa aplicação.



No prodigioso movimento de expansão que nos levou, em cerca de século e meio, aos confins do globo, havia muito de espírito de aventuras, uma grande cobiça mercantil e uma forte crença de propagação de fé cristã. O excesso de população e a ambição de fundar um novo Portugal de além-mar, a necessidade de procurar saídas e mercados para o comércio, tudo, enfim, que constitui a essência de uma colonização faltou às nossas empresas ultramarinas, com excepção apenas do Brasil. Embriagados com os fumos da Índia, preocupados com a manutenção do exclusivo do seu comércio, e com as necessidades criadas pela posse de numerosos pontos de escala durante os dois primeiros séculos, podemos dizer que nas terras de Santa Cruz a organização colonial seguiu, em vez de preceder, o desenvolvimento da colonização. Com a fácil apropriação das terras, com extensas liberdades civis, com ausência de

vexatórias regulamentações, uma população atrevida e aventureira, tanto como trabalhadora e industriosa, num solo excepcionalmente fértil e rico, bem depressa criava uma verdadeira colónia agrícola e de população, que se havia nos nossos dias de transformar nos Estados Unidos da América austral, dando ao mundo a mais brilhante demonstração da nossa aptidão colonizadora.

Bem diferente, quasi oposta, foi infelizmente a sorte de Moçambique. A necessidade de reservar o tráfico do Oriente como exclusivo nosso apoiara-se em fortalezas e feitorias, portos de escala ou empórios de comércio, e assim o nosso domínio nesta costa tinha como pontos de apoio Sofala e Moçambique. O conhecimento, ou antes as relações com o interior só provieram das tentativas para a conquista do ouro ou dos trabalhos para a evangelização do gentio. *Colónia* no sentido moderno da palavra não existia em Moçambique, e tão desconhecido era esse sentido entre nós, ao alvorecer ainda da época liberal, que a Carta constitucional se limitava a definir, e mal, o seu território, compreendendo-o no do reino de Portugal e Algarves. E o Acto adicional vinha, em 1852, reconhecer apenas que as províncias ultramarinas *poderiam ser governadas por leis especiais*. A organização de 1869 baseava-se em dois princípios verdadeiros: duas ideias capitais, na frase do Ministro que a referendou, dominavam todo o projecto. Consistia a primeira em alargar a esfera das atribuições da autoridade superior nos ramos de administração que propriamente lhe incumbiam. Tendia a segunda a conceder mais ampla iniciativa às províncias em posição de poderem usar dela útilmente, simplificando, ao mesmo tempo, quanto possível, o serviço público.

Eram nobres e levantadas as aspirações do ministro, mas a má orientação científica da época não lhe permitia ir mais longe, e já em 1881, no relatório do Código de 3 de Novembro, escrevia o Conselheiro Júlio de Vilhena: «o decreto de 1 de Dezembro de 1869, que reformou a administração civil das pro-

víncias ultramarinas, foi certamente um adiantamento com respeito à administração anterior, *mas não corresponde às necessidades do nosso domínio colonial*».

Quando, dez anos depois, o mesmo estadista transformava a administração desta província, criando o «Estado de África oriental», escrevia no relatório do decreto de 30 de Setembro de 1891: «Os governadores das duas províncias devem ter muito mais atribuições do que os actuais governadores do distrito, e o comissário régio muito mais do que o actual governador geral».

O § 2.º do artigo 1.º desse decreto dizia que as atribuições desse funcionário seriam fixadas em decreto especial. Não o foram, a não ser que como tais consideremos os decretos que nomearam António Enes e Mousinho de Albuquerque para esse elevado cargo. Nêles se lhes davam as atribuições e faculdades do Poder executivo de quem eram considerados delegados, mas a falta de precisão nessas faculdades foi originária de conflitos, que acima de tudo é necessário evitar em administração colonial.

Não é possível também, no luminoso relatório apresentado por António Enes a 7 de Setembro de 1893, encontrar fixadas as atribuições do governador geral tais como as entendia deverem ser; mas na alçada que lhes dá sôbre a inspecção de fazenda (base 13.ª da proposta I), sôbre o serviço de obras públicas (bases 9.ª e 11.ª da proposta XXVII), a nova organização do Conselho do Govêrno e dos Conselhos administrativos de distritos (proposta XIV) demonstram claramente a sua orientação e qual o sentido em que entendia dever aumentar as atribuições que a essa autoridade conferira a organização de 1869.

Isto mesmo, e muito melhor, se depreende dos períodos em que no seu relatório justifica tais propostas: «O regime das relações entre o Govêrno central e provincial precisa ser alterado, e alterado em dois sentidos; ampliando-se a esfera da acção

ordinária e legal dêste último Governo, e restringindo-lhe a esfera da acção extraordinária e ilegal. Porque em Moçambique é que se há de governar Moçambique!»

E terminava exprimindo um desejo que é o princípio essencial de toda a administração colonial: *«Desejo que a província possa ser governada e administrada na província, segundo normas inflexíveis estabelecidas e eficazmente fiscalizadas pela metrópole.»*

Nada disto, porém, se fez nem se tentou fazer; muito longe de se procurar assentar em bases claras e científicas a nossa administração colonial, foi-se procurando cuidadosamente desvirtuar a própria Carta orgânica do ultramar português; esta queria «habilitar as províncias para tomarem conta com zelo e com vantagem dos seus negócios económicos;» ela reconhecia ainda que o impulso necessário para que as províncias trilhassem desassombradamente a estrada do progresso «dependia muito mais da energia das próprias iniciativas do que da acção do Poder central». Debalde! Sempre mais ciosa, essa administração esqueceu-se de que, em 1893, António Enes, com a autoridade de quem fôra ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar e depois comissário régio de Moçambique, dizia: «Nas causas reais e supostas do atraso da província, não encontrei uma só essencial, orgânica, que derive dela, do seu solo, dos seus habitantes, de quaisquer factos naturais que a administração não possa corrigir: depararam-se-me, porém, muitas culpas e muitos erros dessa administração».

E em vez dessa administração procurar aliviar o seu trabalho, foi sucessivamente sobrecarregando-se, criando a correspondência directa de funcionários das províncias com o Governo central, suprimindo em quasi todos os diplomas que modernamente tem ido reorganizando os diversos serviços, fazendo, obras públicas, saúde, quasi por completo os Governos dos distritos, substituindo até o Conselho do Governo e o seu voto pela consulta telegráfica para o ministro, finalmente e

numa só frase: «*Diluído sucessivamente tódá a autoridade local: centralizando excessivamente todo o poder na Secretaria do ultramar*». É precisamente o contrário do que preceituava a organização de 1869, é o oposto do que quási todos os homens de Estado portugueses têm dito desde então para cá, é uma contradição flagrante com os princípios do direito colonial moderno!



«Tódá a nação que se aplique sèriamente a colonizar (escreve Leroy Beaulieu) e que tem a louvável ambição de formar num país novo uma sociedade enérgica e progressiva, deve deixar-lhe a vida desenvolver-se sem entraves. A tutela administrativa é simplesmente nociva a uma colónia; tudo quanto pode restringir a iniciativa e a responsabilidade aos particulares deve ser cuidadosamente evitado. É uma má mania, a da administração central julgar-se mais apta do que a colónia para compreender os seus interesses; quando uma colónia chega ao estado adulto, a administração das suas finanças deve ser-lhe confiada». E quando mais adiante êste eminente publicista, numa análise magistral de psicologia social, fazendo sentir como numa colónia se apreciam e se querem as vantagens morais da autonomia e da liberdade, mostra os perigos para a mãe-pátria em querer coarctar às sociedades novas a consciência natural da sua importância e da sua dignidade, conclue assim: «Há só dois meios de dar satisfação a êsses instintos legítimos e irresistíveis: a incorporação da colónia na metrópole, ou a autonomia administrativa tão completa quanto possível».

Posto êste princípio, como deve essa autonomia constituir-se? «A organização política e administrativa de uma colónia, diz Lanessan, deve ser inspirada pela idéia de tornar o seu desenvolvimento tão rápido quanto possível, pois quanto mais

progride uma colónia mais proveito dela tira a metrópole. É preciso, portanto, uma organização administrativa muito simples, custando barato e funcionando com um máximo de rapidez. E como tem que actuar com prontidão e economia, é preciso que tenha em relação com a metrópole uma grande autonomia, porque, funcionando num país sempre muito diferente da mãe-pátria, tem constantemente de resolver questões desconhecidas ou mal compreendidas por esta última».

«A primeira coisa, continua êsse ministro das colónias da República francesa, necessária para que essas condições se encontrem numa tal organização, é que o Governo local tenha uma perfeita unidade, isto é, que o chefe da colónia seja o único responsável por tudo quanto nela se passa». E enumerando os poderes que o decreto de 21 de Abril de 1891 dava ao governador geral da Indo-China, dizia: «O governador geral é o depositário dos poderes da República na Indo-China francesa. Só êle tem direito de se corresponder com o Governo central. Êle organiza os diversos serviços da província e regula as suas atribuições. Provê em princípio todos os empregos públicos, e pode mesmo suspender os altos funcionários cuja nomeação pertence excepcionalmente ao Chefe de Estado. É o responsável pela defesa interna e externa da Indo-China e dispõe para isso das forças de terra e mar ali estacionadas. Só com a sua autorização se podem empreender operações militares». «Por mais consideráveis, conclue êle ainda, que êsses poderes pareçam, são apenas o mínimo necessário, sob o ponto de vista político e administrativo, aos governadores de colónias, para poderem fazer face às múltiplas exigências da sua situação. Haja um conflito, um incidente perigoso, um movimento indígena, etc., a opinião pública torna logo responsável o governador, sem saber se tem, ou não, os poderes para prevenir tais incidentes, ou os meios necessários para os corrigir».

A-pesar da autoridade indiscutível de Lanessan, não nos pareceu necessário dar desde já ao governador geral de Mo-

çambique os poderes do governador geral da Indo-China ou da vizinha Madagáscar: seria uma alteração em extremo radical à situação presente. Por uma razão análoga fomos levados a ir buscar o modelo da organização proposta ao tipo francês e não ao que vigora nas colónias britânicas; são por demais marcadas as diferenças nas nossas raças, nos nossos usos e costumes, nos princípios até em que assenta a legislação, para que uma tão profunda mudança de meio não influísse, perniciosamente, a nosso ver, numa organização nova. Outro tanto não sucede com a França, com a qual temos profundas semelhanças e analogias na legislação. O modelo francês, modificado no nosso meio português, foi o que quisemos definir.

Julgou-se em Portugal excepção à regra, só determinada em casos excepcionais, a concessão das faculdades do Poder Executivo aos comissários régios; é a regra geral em tôdas as colónias de todos os países do mundo, e já o estabelece o Conselheiro Júlio Vilhena no Código administrativo para as províncias ultramarinas de 1881. E nesse mesmo concedia igualmente poder legislativo submetido à tutela da metrópole (artigo 51.º do título IV). Pareceu-nos mais harmónico e mais conforme aos princípios do direito colonial hoje em vigor definir com precisão as limitações impostas a êsse poder legislativo, reservando para a aprovação da metrópole o orçamento como meio essencial da exercer o poder tutelar, ao qual, sem experiência de alguns anos, não julgamos de vantagem eximir de todo e desde já a província.

Esse poder legislativo exerce-se em Conselho do Governo. Preferimos êste nome ao de Junta geral, porque não julgamos ainda a província no caso de se estabelecer o regime eleitoral com o desenvolvimento com que o preceitua o Código de 1881. A eleição de membros não funcionários, escolhidos entre os maiores contribuintes, juntos com o presidente da Câmara Municipal eleito, com o das associações comerciais, industriais e de proprietários pareceu-nos a forma mais adequada de dar

actualmente representação à opinião pública da colónia. É uma organização análoga à do *Conseil General* das colónias francesas. As faculdades do novo Conselho do Governo são assim absolutamente diferentes das do actual, pois grande parte das suas funções ficam na organização proposta repartidas pelo Conselho de província.

Na organização proposta, têm lugar no Conselho todos os chefes de serviços provinciais, com idênticas atribuições entre si e cujas precedências fixamos, não pela sua importância, mas pela ordem da criação dos respectivos serviços. É evidente que a correspondência directa dos chefes de serviço com o Governo central termina com esta organização. Não é justificável, em princípio, e na prática só contribue para estabelecer junto da primeira autoridade da província uma vigilância que a deprime. Esses chefes de serviço desempenham funções análogas às dos ministros de Estado, mas sem a responsabilidade, que pesa toda sobre o governador geral. Todos despacham directamente com elle, preparando e informando convenientemente esse despacho. Assim se desafogará o actual serviço do secretário geral, que centralizará, porém, toda a correspondência com o Governo central.

É por este diploma criada a Secretaria dos negócios indígenas, cuja justificação se encontra na seguinte transcrição do relatório, que foi apresentado pela Comissão nomeada por Portaria de 4 de Julho de 1906 ao entregar ao Governo a proposta para a reorganização administrativa da província de Moçambique:

«Não passaremos, porém, adiante sem pedirmos a atenção de V. Ex.^a para a criação da Secretaria dos negócios indígenas, cuja importância consideramos enorme em todas as colónias e primordial em Moçambique, onde os nativos, ou pelo seu labour nos prazos e outras explorações agrícolas, ou pelo seu trabalho nas minas do Transvaal e Rodésia, são a maior riqueza da província, o grande manancial de ouro que a fertiliza

e contribue directa e indirectamente para a desafogada situação financeira em que actualmente se encontra a África oriental portuguesa. Merecem-nos, pois, êles todos os cuidados, e, sem receio de incorrermos em exagêro, ousamos afirmar que a criação de Secretaria dos negócios indígenas é a mais importante inovação introduzida no presente projecto. Cecil Rhodes, que fêz a Rodésia, que preparou a anexação do Transvaal e do Orange, que delineou êsse extraordinário caminho de ferro de Capetown ao Cairo, formidável espinha dorsal do grande continente africano, que contribuiu poderosíssimamente para o imperialismo britânico na África do Sul, ligava uma tal importância a tudo quanto se relacionava com os nativos, que, no auge do seu poder, no apogeu da sua glória, quando, como presidente do Conselho, dirigia a grande colónia inglesa do Cabo, queria sempre para si a pasta dos negócios indígenas».

Junto dêste Conselho funciona o procurador da Coroa e Fazenda, como consultor nato do Govêrno da província em matéria de direito.

Com o voto da maioria do Conselho do Govêrno tem que se conformar o governador geral: em caso de divergência resta-lhe apelar para o Govêrno central, que decide em última instância. É um dos meios de acção que o Govêrno central fica tendo no govêrno colonial e o outro, e o essencial, é a aprovação do orçamento. É talvez sôbre matéria orçamental que a organização proposta modifica mais profundamente o regime actual. Mas nada se propõe que não seja justificado, princípio algum se apresenta que não seja cientificamente demonstrado.

Quem prepara ou organiza o orçamento provincial é actualmente a Inspecção geral de fazenda do ultramar (2.ª secção), baseada no projecto elaborado na Repartição superior de fazenda da respectiva província.

Não deve ser, e não é assim em colónia alguma do mundo. Vejamos quais são os princípios estabelecidos.

Nas colónias francesas da Indo-China e de Madagáscar há orçamentos separados para os diversos distritos da colónia. É o princípio seguido na administração financeira da Índia britânica e nas colónias holandesas. O governador do distrito, com os seus chefes de serviços distritais, organiza o orçamento da receita e despesa do território a seu cargo; os distritos contribuem com uma quota parte, na proporção das suas receitas, para as despesas privativas do Governo geral; os chefes de serviços provinciais examinam a parte que lhes compete nos orçamentos distritais; o director da fazenda reúne tudo num orçamento geral, isto é, prepara o projecto para ser presente ao Conselho geral, e éste discute-o e vota-o. É precisamente essa marcha que se regulou na organização proposta.

O voto do orçamento do ultramar pertence, entre nós, por lei, ao Parlamento; está há muito praticamente substituído pela aprovação ministerial pelo artigo 15.º do Acto adicional. Em todo o caso não deixaremos de notar que o orçamento votado em Conselho do Governo, com as actas da discussão, com o relatório do governador geral e dos chefes de serviço, são bastantes como elementos de exame; que as organizações dos quadros podem ser fixadas pelo Governo da metrópole; e, justificadas as alterações do seu orçamento em relação ao anterior, quer em receita quer em despesas, explicadas as bases dos cálculos feitos e as necessidades ou conveniências aparecidas, não será difícil a fiscalização ministerial, que, como dizia Thiers, «deve ser muito grande depois, mas com alguma confiança antes».

Se o ministro julga o orçamento defeituoso, opõe o seu *veto*, determina telegraficamente a sua rectificação; poderá inclusivamente autorizar a execução de um ou mais duodécimos dêle dando assim tempo à correcção que entenda necessária. Mas, independentemente da aprovação superior, o orçamento votado pelo Conselho do Governo deve entrar em execução no prazo legal, sob pena da completa desorganização de todos os serviços da colónia.



Conservando o nome de *Conselho de província* introduz-lhe a organização proposta modificações à composição e alarga-lhe as atribuições: não basta agora, evidentemente, que seja pouco mais que um Conselho de distrito do Código de 1842. Assim fica sendo a primeira instância e a segunda, em certos casos, no julgamento das reclamações contra os Conselhos de distrito, isto é, desempenha funções de contencioso administrativo; julga em primeira instância os recursos em matéria de impostos, lei do sêlo, etc., é contencioso fiscal; julga em última instância as contas de gerência dos corpos administrativos e as dos exactores de fazenda da província, excepto as do tesoureiro geral, isto é, funciona como tribunal de contas; julga também em última instância os recursos aduaneiros. E em tudo se applicou precisamente o princípio: a província administra-se a si própria; a metrópole fiscaliza.

Se há na organização actual entidades às quais sucessivamente se tenha ido tirando tôda a importância e autoridade, são os governadores do distrito. Sem competência disciplinar sobre as autoridades em serviço na área da sua jurisdição, com a maior parte dos serviços fora da sua acção, o governador do distrito tem sido cuidadosamente posto de parte, a ponto de ser lícito hoje perguntar a razão da sua existência. O regulamento de fazenda lembra-se até de preceituar que elles prestem auxílio aos empregados de fazenda; limita de resto a sua acção a serem claviculários do cofre; podem apenas propor ao Governo da província alterações nas tabelas de receita e despesa: e do orçamento dos serviços do seu distrito nem conhecem oficialmente a existência!

Na organização das obras públicas é-se mais simples, não se fala em distritos; o governador não tem autorização para mandar cair uma caserna.

Também o decreto que reorganizou os serviços de saúde em nada se preocupou com a existência dos distritos, e menos ainda com a autoridade que a elle preside. E não falemos na alfândega, que também não admite a interferência dos governadores de distrito no seu serviço; os Governos de distrito só podem transmitir ordens do Governo geral.

Não deixa, porém, de ser curioso ver como se chegou a êste estado de coisas; isto é, como se foi operando a centralização nas direcções dos serviços, à medida que o progresso da província dava a êsses serviços um incremento paralelo. Aumentando o comércio, criando-se mais alfândegas, alargando-se as atribuições do pessoal, mais numeroso, mais escolhido e sujeito a mais minuciosas regulamentações técnicas, naturalmente se ampliaram as atribuições e aumentaram os poderes de direcção superior, estação intermediária e única entre o Governo geral e as repartições distritais.

O mesmo se deu com os correios. Cresceram as relações internacionais da província, exigindo novos regulamentos, elaborados naturalmente pelo director dêsse serviço, que, naturalmente, ainda centralizava em si tôdas as atribuições e competência. E não falemos nos serviços fazendários, completamente vedados aos governadores distritais.

Exposta a causa natural do excesso de centralização, vejamos o que esqueceu quando ela foi regulamentada. Dada a divisão da província em distritos, foi preterida a necessidade de fazer corresponder com ela a dos diversos serviços, mantendo a dependência e subordinação que no primeiro grau da escala deveriam existir entre os chefes de serviço e o Governo geral. Isto é, esqueceu que a execução, digamos assim, dos diversos serviços provinciais, tem uma *parte interna*, técnica e especial, profissional até, que deve depender directamente da direcção dêsse serviço, mas tem outra, *externa*, de ocasião, de tacto, de combinação, envolvendo as relações com os outros serviços e as modificações que elas lhe imprimam. A escrituração, a conta-

bilidade, as operações de tesouraria representam a *parte interna* do serviço de fazenda; compõem a *externa* o conhecimento, por exemplo, da ocasião própria da cobrança de uma contribuição em dívida, da forma prática de o fazer, da oportunidade de uma redução no rigor do fisco, etc.

Da mesma forma pode a alfândega não ver inconveniente em aplicar com o justo rigor os preceitos regulamentares aos diversos serviços dum pôrto, e pode numa certa ocasião êsse rigor alfandegário matar o tráfego nascente nesse pôrto. Ora esta acção reguladora sôbre os diversos serviços distritais é necessária e indispensável ao governador do distrito. E é precisamente o que sucede em tôdas as colónias do mundo.

Na Índia britânica, em cada província a autoridade para todos os ramos de serviço público, excepto o judiciário, está centralizada no tenente-governador, que só depende do governador geral. A lei, as decisões da Govêrno geral, e enraizadas tradições, diz Siz John Strachey, fazem do tenente-governador o chefe supremo de todos os serviços da administração.

Nas chamadas colónias da Coroa, o tenente-governador é tão representante do Govêrno de Sua Majestade no seu distrito, como o governador geral na colónia tôda. Por seu lado, os governadores gerais franceses delegam os seus poderes executivos nos tenentes-governadores ou nos residentes, conforme a organização da respectiva colónia. E assim se justifica o princípio estabelecido na organização proposta: os governadores de distrito são os delegados do governador geral, exercendo como tais o Poder Executivo na área do seu respectivo distrito, conformando-nos com o princípio essencial de tôdas as organizações coloniais: *«A descentralização de poderes de grau para grau; a concentração da autoridade em cada grau»*.

Esse Poder Executivo é exercido por intermédio dos chefes de serviço distritais, que têm uma diferença capital dos chefes de serviço provinciais. Ao passo que êstes, sendo agentes do Poder executivo, são ainda órgãos de direcção, no distrito são

apenas órgãos de execução. E se, portanto, se compreende e se justifica a necessidade do despacho directo para os primeiros, outro tanto poderá não succeder com os segundos.

Como cada governador subalterno exerce na área do seu distrito as funções de governador civil, tem-se até hoje julgado necessário dar-lhe um corpo encarregado da função tutelar e de vigilância sobre as corporações administrativas. É o que se realiza com os Conselhos de distrito.

E somos agora levados a justificar a maneira como compreendemos nesta província a aplicação das instituições municipais.

Em opposição ainda com o que é norma e princípio em tôdas as organizações coloniais, nós introduzimos há muito tempo o regime municipal perfeito em tôdas as nossas possessões ultramarinas.

Não se preocupou o legislador pátrio com critério algum ou sobre a existência da população europeia, ou sobre a importância commercial ou recursos financeiros do município.

Não havia capacidades eleitorais suficientes, não havia recursos financeiros de qualquer ordem; mas lá estava o município com a sua faculdade de regular e taxar, e não há nada, por exemplo, mais irrisório do que eram as antigas municipalidades de Angoche ou Sofala.

Ora se formos procurar às colónias estrangeiras normas de proceder, veremos que, por exemplo, na África austral, o Cabo tem apenas 90 municipalidades, sendo as restantes simples Comissões urbanas, de funções muito restritas, sem sequer ter a faculdade de tributar. O mesmo acontece no Natal, na Rodésia e no Transvaal.

Na vizinha Madagáscar, só Tananarive e Fianarantosa têm regime municipal perfeito; o regime das Comissões municipais, que fôra aplicado a centros tão importantes como Tamatave, Majunga, Diogo Suarez, Nossibé, foi em 1899 suprimido por Gallieni, dizendo o decreto que o fazia pela tendência dessas

Comissões em sair do âmbito das suas atribuições, que eram meramente consultivas. Poder-se-á remediar isto, diz o general, dando atribuições deliberativas às Comissões municipais, *mas a população francesa não está aqui ainda bastante preparada para tomar sobre si a gerência dos interesses das comunas.*

É destes factos e do estudo da organização dos municípios nestas colónias que podemos deduzir os princípios em que assentamos a organização proposta.

1.º A concessão de direitos municipais completos não deve ser dada a povoações desta província com menos de 2.000 habitantes europeus.

Reserva-se, está claro, ao governador geral, em Conselho do Governo, o direito de negar estes fôros ou franquias às localidades onde predomina o elemento estrangeiro durante o tempo que considerações de ordem pública e internacional determinarem.

2.º Em tôdas as localidades onde houver, pelo menos, 100 contribuintes europeus, haverá Comissões municipais.

A criação destas Comissões caberá naturalmente ao Governo da província.

Não fizemos, finalmente, nas administrações territoriais, outra coisa senão preceituar a organização que com tão provado resultado introduziu o comissário régio António Enes nas circunscrições das terras da Coroa do distrito de Lourenço Marques em 1895. A aplicação destes princípios aos territórios dos distritos de Inhambane e Gaza é actualmente solicitada pelas respectivas Comissões distritais nomeadas para responder aos quesitos da portaria régia de 30 de Novembro de 1904.

O capítulo XXI do projecto que agora submetemos à elevada apreciação de Vossa Majestade contém matéria absolutamente nova entre nós. De facto, sendo Portugal a primeira nação colonizadora da Europa, ainda hoje não tem uma carreira administrativa colonial. Pois todos os países que nos seguíram têm os seus funcionários administrativos constituindo

corporação de carreira, quasi sempre de justa reputação Assim, temos na Holanda os *controleurs* e *residentes* formando uma corporação onde só se entra mediante sérios concursos, e onde a promoção é seguro prémio do mérito reconhecido por valiosas e repetidas provas

Na República francesa os *administradores* e *residentes* são também de carreira, com quadro definido e regras assentes de recrutamento e promoção E, finalmente, no Império britânico encontramos os *magistrates*, *commissioners* e *collectors*, de carreira, entrando nos quadros coloniais segundo regras certas de recrutamento e prosseguindo hieràrquicamente segundo os seus méritos e serviços

Tal é o sistema que procuramos agora implantar entre nós E, além das razões que provêm do que fica exposto, acresce ainda a necessidade de destruir um dos fundamentos com que são acusadas as doutrinas em que se baseia tãda esta organização Não importa, é certo, uma bem entendida descentralização, maior relaxamento de vigilância ou lassidão no dever, pelo contrário, aqui ficam bem marcados, junto dos governadores, mais definidos elementos de consulta, com mais eficaz participação, apreciação e exame dos seus actos, regras disciplinares mais rigorosas e fiscalização muito mais definida Mas é preciso para que o sistema seja lealmente aplicado, criar-lhe pessoal adequado, compreendendo as responsabilidades que lhe cabem na execução de princípios tão combatidos Não é possível continuar deixando os lugares mais importantes do nosso domínio ultramarino aos arbítrio dos governadores ou ministros, ao favoritismo da política partidária, a tãdas essas causas que fazem proclamar que *não temos homens*, quando o que nos falta é precisamente método, ordem, organização científica

Resta-nos falar sôbre a divisão da província em duas há quem afirme que o desenvolvimento e progresso de Moçambique é incompatível com a existência de um único Governo geral



Se a sede dêsse Govêrno se fixar, como muitos opinam, em Lourenço Marques, o Norte da vastíssima colónia sentir-se-á abandonado pela autoridade superior da província, a quem, na florescente cidade, importantíssimo interposto da mais rica região mineira da África austral, não faltarão múltiplos e variados assuntos de administração a prender-lhe constantemente o interêsse, a iniciativa e a actividade.

Se, ao contrário, e como outros pretendem, fôr a cidade de Moçambique a escolhida para capital da província, será o Sul que sofrerá do afastamento daquela autoridade, que, preocupada com as questões de ocupação e domínio, tão importantes, tão urgentes e tão sugestivas para o nosso espírito aventureiro de meridionais, descuidará os graves problemas de vital interêsse que, a cada momento, exigem em Lourenço Marques uma atenção ponderada, inteligente e rápida.

As auspiciosas pesquisas feitas ultimamente na região de Tete, onde parece existirem em condições de remuneradora exploração ricos filões de quartzo aurífero, aumentando consideravelmente o interêsse da parte Norte de Moçambique, são novos argumentos de valor que reforcem aqueles em que já se escudavam os partidários da divisão em duas províncias da África oriental portuguesa.

Não desconhecendo estes factos, não deixámos de maduramente os ponderar antes de nos resolvermos a propor a Vossa Majestade a conservação do actual estado de coisas.

Mas outras razões há de maior valia, que se opõem a êsse fraccionamento administrativo, tendo sido introduzidas no presente projecto disposições que afastam por completo os receios acima esboçados.

Com efeito, dando-se aos governadores dos distritos attribuições mais latas do que as que até hoje lhes eram conferidas, cada um dêles poderá, dentro da área que administra, resolver as mais importantes questões de interêsse público, usar da sua iniciativa, actuar por uma forma eficaz e pronta, uma vez

que se subordine rigorosamente à orientação que pelo governador geral lhe fôr fixada. Este, em qualquer ocasião que julgar oportuna, deverá, em vista do estabelecido no n.º 24.º do artigo 11.º do projecto, informar-se directamente da forma por que são cumpridas as suas determinações, provendo às necessidades públicas, cuja resolução não esteja dentro das atribuições dos seus delegados.

De resto, o fraccionamento de Moçambique em duas províncias obrigaria a uma quasi duplicação de funcionalismo, indo aumentar as dificuldades que hoje existem no seu recrutamento e os encargos de administração, desviando assim das medidas de fomento, que precisam e exigem evultados capitais, verbas de uma importância considerável, sem reconhecido proveito nem utilidade.

Este manifesto inconveniente é ainda agravado pelo facto de não ter a parte Norte receitas suficientes para as suas despesas, resultando do pretendido fraccionamento um desequilíbrio financeiro que forçosamente havia de ser saldado com dinheiro da província do Sul, ou à custa do tesouro da metrópole.

A primeira hipótese é inadmissível, porque, se a todos repugna a transferência de fundos de província para província, por corresponderem tais operações a verdadeiros desfalques contra regiões que muito carecem ainda dos seus rendimentos para a execução de todos os melhoramentos de que depende o seu desenvolvimento e a exploração das riquezas, muito mais irritante se tornaria o processo, quando, como no caso presente, dêle se lançasse mão sem proveito apreciável, sem uma ponderosa razão a justificá-lo.

A segunda hipótese, embora mais aceitável, não se deve recorrer para se desfazer um mal que, por forma bem mais simples e económica, pode ser resolvido. Embora seja ao tesouro da metrópole que pertence auxiliar as colónias, sem que daí resulte grande inconveniente, pois o prejuízo financeiro é lar-

gamente compensado pelas vantagens económicas, não é justo nem admissível depauperar as finanças públicas sem que primeiramente se estudem e se esgotem os restantes meios de combater o mal.



Opina também a Comissão nomeada por Portaria de 4 de Julho de 1906 pela escolha de Lourenço Marques para capital da província, como de facto já o é, embora nenhum documento oficial ainda o confirmasse.

É na florescente cidade do Sul que se ventilam as mais importantes questões da nossa África oriental, quer nas suas relações com as colónias vizinhas, quer referentes a assuntos de vida interna.

É em Lourenço Marques que mais se precisa da ingerência imediata e pronta das autoridades superiores da província, por ali se debaterem os mais altos interesses de toda ela, por ali se acharem em execução as mais importantes obras, algumas das quais, já em exploração, exigem constantes cuidados e prontas resoluções inadiáveis.

É, finalmente, em Lourenço Marques que mais abundam os elementos de vida e ponderação que o Governo precisa ouvir, e de cuja colaboração tanto carece para poder administrar com critério e sempre em harmonia com os interesses da colónia e do País.

Afastar de Lourenço Marques a sede do Governo geral, com o pretexto de que o Norte da província precisa da sua presença para se levar a bom fim a sua ocupação e pacificação, seria um erro condenável e baseado num princípio falso.

A ocupação de um território é um dos actos mais simples e menos complexo da administração colonial. Consegue-se com energia, com tacto, com persistência, e para isso basta escolher um governador de distrito competente, a quem sejam dadas

as convenientes instruções para o cumprimento da sua missão, a quem nunca falem os meios morais e materiais de a levar a cabo.

A administração de uma região já pacificada, que progride e se desenvolve rapidamente, exigindo todos os cuidados da parte de quem por dever e brio tem de orientar e encaminhar a sua marcha incerta e vacilante na estrada da civilização, do aperfeiçoamento moral, acompanhando-o de medidas adequadas ao seu estado especial de sociedade nascente, é um problema muito mais difícil e complexo, cuja resolução está dependente de muito estudo, trabalho, cuidado e ponderação.

De resto, a escolha dêste ou daquele ponto para sede do Governo geral não obriga o primeiro magistrado da província a residir constante e permanentemente aí. Poderá e deverá percorrer amiudadas vezes o território que administra, ocupando-se directamente da resolução dos assuntos de administração mais complexos e que exijam, portanto, a sua autoridade, dirigindo pessoalmente operações de guerra sempre que o achar útil e conveniente, em harmonia com as atribuições que, pelo presente projecto, lhe são conferidas.

A elucidativa lição dos factos vem ainda corroborar o princípio acima enunciado.

Enquanto a cidade de Moçambique foi de facto e de direito a capital da província, a nossa ocupação reduziu-se restritamente à ilha do mesmo nome e a uma estreita faixa do continente fronteiro.

Ao governador geral, preocupado com os múltiplos problemas de administração de uma complexidade muito inferior à que actualmente se ventila na província, nunca sobejou tempo para se ocupar da pacificação interior.

Iniciou-se ela, para assim dizer, com a campanha dos namarras, e para a concluir entendeu o comissário régio Mousinho de Albuquerque dever entregá-la aos cuidados de um governador de distrito.

O que nesse sentido se tem feito, embora pouco e por vezes mesmo sem resultado, devido, em grande parte, a uma errada orientação e sempre à falta dos indispensáveis meios de acção, parte dessa época que coincide exactamente com a transferência de facto do Governo geral para Lourenço Marques.

De muito menos valia são os restantes argumentos apresentados pelos partidários da fixação da capital da província em Moçambique.

Reduzem-se apenas à alegação de que a transferência obriga ao aumento de vencimentos dos funcionários deslocados, visto a maior carestia de Lourenço Marques, e à necessidade de construir na nova capital edifícios próprios para a instalação dos tribunais e Repartições dependentes do Governo geral.

O mal, porém, já de facto em grande parte está consumado, pois que tôdas essas Repartições se acham instaladas em Lourenço Marques.

Terminamos assim a justificação do decreto que temos a honra de submeter à esclarecida apreciação de Vossa Majestade.

Moldámo-lo cuidadosamente nos princípios em que já em 1896 Rebêlo da Silva moldava a Carta orgânica do ultramar português: regulando a *iniciativa e a acção local*, estabelecendo a *descentralização*, mas não querendo ainda emancipá-la da *tutela*, antes marcando e definindo a fiscalização da metrópole. Temos assim a consciência de não pedir demais. Mas não podíamos também pedir menos.

Está-se dando hoje na África austral um facto sem precedentes na história do mundo: a feitura económica e política de um continente. Levou na velha Europa a História, e no Novo Mundo séculos; pois está-se ali realizando êsse fenómeno no curto prazo de uma geração. Os problemas que nos velhos países os antepassados colocavam perante os vindouros, surgem lá impetuosos e formidáveis, reclamando solução imediata. Palpita-se em Lourenço Marques com o estremecção emocionante

da gestação de nações novas, e é indispensável ocorrer desde logo às exigências que tais fenómenos impõem. É a força imperiosa das circunstâncias que lhes faz pedir a iniciativa e a acção local; sente-se que a província pode viver, deixemo-la desenvolver essa vida. Complete a metrópole a obra tão patriòticamente encetada há séculos, inspire-se na ambição louvável de formar num país novo uma sociedade enérgica e progressiva. E temos a convicção de traduzir desta forma o sentir da província inteira.

Paço, em 23 de Maio de 1907. — *João Ferreira Franco* — *Pinto Castelo Branco* — *António José Teixeira de Abreu* — *Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho* — *António Carlos Coelho de Vasconcelos Pôrto* — *Aires de Ornelas e Vasconcelos* — *Luciano Afonso da Silva Monteiro* — *José Malheiro Reimão*.

Atendendo ao que me representaram o Conselheiro de Estado, presidente do Conselho de ministros, Ministro e secretário de Estado dos negócios do Reino, e os ministros e secretários de Estado das outras Repartições: hei por bem decretar, para ter força de lei, o seguinte:

CAPÍTULO I

Da divisão territorial

Artigo 1.º A província de Moçambique compreende todo o território português na África oriental. A sua capital é a cidade de Lourenço Marques.

Art. 2.º A província divide-se em distritos e estes em concelhos, circunscrições civis ou capitánias-mores, admitindo ainda estas a sub-divisão em comandos militares.

§ 1.º Os distritos em que a província se divide são: Lourenço Marques, Inhambane, Quelimane, Tete e Moçambique, podendo esta divisão ser alterada por decreto, sob proposta do governador geral com o voto afirmativo do Conselho do Governo.

§ 2.º O governo do distrito de Lourenço Marques é confiado ao governador geral da província.

§ 3.º O actual distrito militar de Gaza é suprimido, sendo a distribuição do seu território pelos distritos de Lourenço Marques e Inhambane fixada pelo governador geral em Conselho do Governo.

Art. 3.º A área abrangida por cada distrito e suas divisões será fixada pelo governador geral em Conselho do Governo, podendo ser pela mesma forma modificada quando as circunstâncias o exigirem.

Art. 4.º Os territórios sob a administração de companhias privilegiadas têm a organização estabelecida em leis especiais, embora sejam considerados como fazendo parte da área territorial da província.

CAPÍTULO II

Do governador geral

Art. 5.º A província será superiormente administrada por um governador geral, de nomeação régia, a qual deverá sempre recair em indivíduos da classe civil ou militar do quadro activo, com um curso superior ou das respectivas armas ou serviço do estado maior, que satisfaçam a algum dos seguintes requisitos:

1.º Ter exercido no ultramar por mais de dois anos cargos públicos de categoria elevada, não inferior à de chefe de serviço provincial;

2.º Ter exercido no reino por mais de dois anos o cargo de

governador civil, ou ocupar no funcionalismo lugar de categoria superior à de chefe de Repartição.

§ único. Os ministros de Estado honorários, os vogais da Junta consultiva do ultramar e os oficiais que tenham comandado em chefe expedições ou grandes operações militares no ultramar serão dispensados de quaisquer outros requisitos.

Art. 6.º O governador geral tem o título de Conselho e goza na província das honras que competem aos ministros de Estado efectivos, precedendo a todos os funcionários eclesiásticos, civis ou militares que ali sirvam, estacionem ou transitem. Presta juramento nas mãos do ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar, mas se estiver já no ultramar prestá-lo-á perante a pessoa que lhe entregar o govêrno.

Art. 7.º O prazo ordinário do serviço do governador geral é de três anos, contados do dia da posse, podendo ser reconduzido.

Art. 8.º — O governador geral, qualquer que seja a classe a que pertença, reúne em si tódá a autoridade superior da província, assim administrativa como militar, com absoluta exclusão de tódá e qualquer ingerência na decisão dos negócios judiciais e eclesiásticos.

Art. 9.º Além de dois ajudantes de campo terá o governador geral um chefe de gabinete, e, quando as necessidades de serviço assim o exigirem, um ou dois oficiais às ordens, todos da sua escolha. Tanto uns como outros poderão ser da armada, do exército da metrópole ou das fôrças ultramarinas, de patente não superior a primeiro tenente ou capitão.

Art. 10.º O governador geral é o agente e representante do Govêrno da metrópole, depositário dos seus poderes na província, directamente subordinado ao ministro da Marinha e Ultramar e para com êle responsável, e como tal exerce nela o Poder executivo por intermédio dos governadores dos distritos e chefes de serviço.

Art. 11.º Como representante do Govêrno compete ao go-

vernador geral, além das atribuições que pelas leis regulamentos em vigor são inerentes aos vice-almirantes comandando em chefe, aos generais comandantes das grandes divisões territoriais do exército do reino, e daquelas que lhe forem fixadas pelo respectivo Código administrativo, mais o seguinte:

1.º Tomar, com o voto afirmativo do Conselho do Govêrno, salvo em relação aos distritos militares, as medidas autorizadas pelo § 34.º do artigo 145.º da Carta constitucional da monarquia, nos casos de rebelião ou invasão de inimigos e sempre que se ache comprometida a segurança interna ou externa de tôda ou parte da província, dando imediatamente conta ao Ministério da Marinha e Ultramar, nos termos prescritos no citado parágrafo;

2.º Tomar, ouvido o Conselho do Govêrno e conforme o disposto no § 2.º do artigo 15.º do Acto adicional à Carta da monarquia, as providências indispensáveis para acudir a alguma necessidade urgente e que não possa esperar pela decisão das Côrtes ou do Govêrno;

§ único. Se as providências a que se refere êste número exigirem créditos supplementares, a abertura dêsses só poderá ser determinada pelo governador geral, quando não haja que recorrer a empréstimos nem a saques sôbre o Govêrno da metrópole;

3.º Remeter ao Ministério da Marinha e Ultramar a proposta ou propostas fundamentadas em parecer do Conselho do Govêrno, relativamente a alterações de leis, decretos ou disposições do Govêrno sôbre os assuntos mencionados no artigo 12.º. Essas propostas poderão ser provisoriamente, até resolução do Govêrno da metrópole, ao qual logo se dará conhecimento do facto, declaradas em execução em caso de urgência e com o voto afirmativo do Conselho do Govêrno, quando se preveja que sem isso pode haver prejuízo para o immediato progresso e boa administração da província;

4.º Levantar conflitos de jurisdição entre as autoridades

administrativas e judiciais, nos termos das leis e regulamentos respectivos;

5.º Fazer executar o orçamento provincial, limitando rigorosamente o ordenar das despesas às verbas no mesmo exaradas;

6.º Transferir, com o voto afirmativo do Conselho do Govêrno, por meio de Portaria justificativa publicada no *Boletim oficial*, as verbas de um para outro capítulo do orçamento provincial;

7.º Ordenar em Portaria publicada no *Boletim oficial*, a execução do orçamento provincial aprovado em Conselho do Govêrno, quando, não tendo *deficit*, o Govêrno da metrópole sobre êste se não pronunciar até 30 de Junho de cada ano;

8.º Aprovar, ouvidas as Estações competentes, os projectos de obras públicas e mandar executar aquelas cuja despesa caiba dentro dos recursos do orçamento provincial;

9.º Dirigir a política indígena;

10.º Fiscalizar as companhias privilegiadas e ter sobre elas a acção que lhe é marcada nos termos da legislação em vigor;

11.º Comandar as fôrças navais e terrestres da província e quaisquer outras que aí sejam enviadas para actos de occupação, pacificação ou polícia dos territórios, podendo delegar temporariamente as attribuições de comando de tropas em official especialmente nomeado para o exercer por ocasião de expedições ou outros serviços militares semelhantes;

12.º Distribuir todos os officiaes militares sob as suas ordens pelas diversas comissões ordinárias de serviço ou encarregá-los de comissões extraordinárias, nos termos da lei, conforme as patentes, as conveniências públicas e as exigências de serviço;

13.º Prover definitivamente, com observância de tôdas as formalidades legais e regulamentares, os empregos públicos dos quadros privativos da província dentro da alçada que lhe é fixada nos termos dêste decreto;

14.º Prover interinamente todos os outros empregos públi-

vos, quando a lei não regule de outro modo o preenchimento provisório da vacatura, dando desta e do seu provimento notícia imediata ao Governo da metrópole, com as propostas ou informações que tiver por convenientes para o provimento definitivo, contando-se o tempo de serviço do nomeado, para os efeitos legais, desde a data em que tomou posse; desta disposição aproveitam-se também aqueles que tiverem sido nomeados anteriormente à publicação dêste decreto;

15.º Transferir, dentro da província, suspender de exercício e vencimentos, ou demitir, os empregados de nomeação provincial cujo procedimento irregular ou criminoso assim o justifique, salva competência diversa estabelecida na organização do respectivo serviço público;

§ 1.º A transferência poderá ser determinada, a pedido do interessado, por castigo ou por conveniência do serviço público, devendo o motivo ser declarado no despacho que a resolver. Quando determinada por castigo, é-lhe aplicável o disposto no § 3.º dêste número.

§ 2.º A suspensão será sempre por tempo definido, não excedente a um ano; há de ser precedida de audiência do arguido, com comunicação escrita das arguições que lhe são feitas e fixação de um prazo razoável, segundo as distâncias e a qualidade das arguições, para a defesa, e no despacho que a impuser deverá ser concedida ao suspenso uma parte do vencimento, igual a metade do de categoria, a título de pensão alimentar.

§ 3.º A demissão será igualmente precedida de audiência do arguido, com comunicação escrita das arguições e fixação de um prazo razoável para a defesa, sempre que a isso não obstem urgentes razões de interesse público.

16.º Transferir, dentro da província e no mesmo emprego, ou suspensar do exercício e do vencimento os empregados de nomeação régia, salva competência diversa estabelecida na organização do respectivo serviço público. A transferência por castigo e à suspensão é aplicável o disposto nos §§ 1.º e 2.º do

número precedente; ambas dependem da resolução afirmativa do Governo e a sua suspensão será havida por confirmada se, desde que foi imposta, decorrerem quatro meses sem resolução em contrário do Governo da metrópole;

17.º Exonerar a seu pedido os empregados de nomeação provincial que o requererem nos termos da legislação em vigor;

18.º Exercer acção disciplinar sôbre todos os funcionários em serviço na província que não estejam por lei especial exceptuados dessa acção;

19.º Ordenar inquéritos ou sindicâncias acêrca de funcionários, corpos e corporações administrativas, salvas as limitações constantes de leis especiais, e dissolver as referidas corporações nos termos do Código administrativo, com as alterações introduzidas no presente decreto;

20.º Conceder licença aos empregados que, segundo as leis em vigor, a ela tiverem direito por diuturnidade de serviço; conceder licenças registadas e por motivo de doença, e bem assim autorizar o regresso ao reino, por motivo de doença, dos empregados a quem o mesmo regresso fôr declarado necessário por parecer médico competente, também conforme as leis em vigor; conceder as licenças a que se refere o artigo 6.º e § 1.º do decreto de 11 de Agôsto de 1900. Poderá também conceder anualmente a todos os funcionários com bom comportamento, e não havendo inconveniente para o serviço, até trinta dias de licença para ser gozada em qualquer ponto da África do Sul, sem perda de vencimentos, mas sem dispêndio para a Fazenda;

21.º Dar ou mandar dar posse a todos os magistrados e funcionários da província;

22.º Tomar ou mandar tomar pelos seus delegados juramento aos funcionários públicos, quando a lei não defira esta competência a outra autoridade;

23.º Exercer juntamente com o Conselho do Governo acção sôbre as corporações administrativas, em harmonia com as disposições dêste decreto;

24.º Visitar os diferentes distritos da província, sempre que lhe seja possível, provendo às necessidades públicas quando couber em suas atribuições;

25.º Vigiar a execução de tôdas as leis e o funcionamento de todos os serviços públicos da província, propondo superiormente, devidamente motivadas e esclarecidas, as reformas convenientes que excedam a esfera das suas atribuições;

26.º Informar minuciosa e diligentemente o Govêrno sôbre todos os assuntos de interêsse público, ou ainda sôbre os de interêsse particular que com aquele tenham correlação, sugerindo ao mesmo tempo os alvitres ou providências a adoptar;

27.º Enviar anualmente ao Govêrno um relatório circunstanciado de onde fâcilmente se depreenda o estado da província sob os seus múltiplos aspectos, as suas necessidades, os actos de administração e sua crítica e os projectos que houver por conveniente apresentar;

§ único. Esse relatório deverá forçosamente acompanhar a remessa do orçamento provincial cuja justificação será;

28.º Executar quanto designadamente lhe seja incumbido por outras leis e regulamentos.

Art. 12.º Não é permitido ao governador geral:

1.º Estatuir contra os direitos civis e políticos dos cidadãos;

2.º Fazer e assinar Tratados com Potências ou colónias estrangeiras, declarar-lhes a guerra ou concluir a paz;

3.º Contrair empréstimos;

4.º Fazer concessões que envolvam direitos de soberania;

5.º Conceder subsídios, garantias de juros ou exclusivos de qualquer natureza;

6.º Prover benefícios eclesiásticos;

7.º Conceder beneplácitos a quaisquer decretos de concílios, letras apostólicas ou consultas eclesiásticas;

8.º Alterar o regime monetário, tributário e pautal, salvo o disposto no n.º 3.º do artigo 48.º;

- 9.º Alterar a organização do Poder judicial;
- 10.º Alterar a legislação mineira;
- 11.º Alterar o regime de concessões de terrenos;
- 12.º Alterar a organização militar de mar e terra;
- 13.º Alterar a constituição dos Conselhos do Governo e de
provincia e dos outros corpos deliberativos a que se refere este
decreto;

14.º Fazer concessões de caminhos de ferro ou de exploração de portos.

Art. 3.º Todos os actos ou resoluções do governador geral podem, em qualquer tempo, ser alterados ou revogados por outros actos ou decisões da mesma autoridade ou do Governo da metrópole, salvo se tiverem servido de base a alguma sentença judicial ou decisão dos tribunais administrativos.

Art. 14.º Dos actos do governador geral cabe recurso para o Supremo Tribunal administrativo, interposto pelos interessados, nos casos e pela forma e prazos determinados na lei.

Art. 15.º O governador geral só pode ausentar-se da provincia com prévia licença do ministro da Marinha e Ultramar, e quando, por motivo de serviço, tiver de sair da capital para outro ponto da provincia, dará disso notícia immediata e pela via mais rápida ao referido ministro.

Art. 16.º O governador geral, quando ausente da sede da provincia, em visita na mesma, ou impedido por doença, é substituído pelo secretário geral efectivo, que, em nome d'ele e como encarregado do governo, expedirá as determinações e ordens. Resolve apenas os negócios de mero expediente e aquelles que não possam esperar decisão do governador geral, devendo nuns e noutros conformar-se com as instruções d'este, com quem se corresponde, dirigindo-se, porém, directamente ao ministro da Marinha e Ultramar sobre assuntos urgentes, quando não possa comunicar com aquelle pelo telégrafo, dando ainda assim, na primeira oportunidade, minuciosa notícia de tudo àquele funcionário.

§ 1.º Na falta do governador geral e enquanto não tomar posse o que pelo Govêrno fôr nomeado efectiva ou interinamente, é também o secretário geral efectivo que o substitui, gozando das precedências e honras e tendo tôdas as atribuições que, por êste decreto, são inerentes aos governadores gerais.

§ 2.º Na falta de secretário geral efectivo é o official militar mais graduado, em serviço na província, quem substitui o governador geral, nos termos do presente artigo e seu § 1.º.

CAPÍTULO III

Dos chefes de serviço

Art. 17.º Os chefes de serviço a que se refere o artigo 10.º do presente decreto são, por ordem de procedência:

- a) O secretário geral;
- b) O chefe de estado maior;
- c) O inspector da fazenda provincial;
- d) O inspector das obras públicas;
- e) O secretário dos negócios indígenas;
- f) O chefe dos serviços de marinha.

Art. 18.º Os chefes de serviço despacham directamente com o governador geral e, por determinação dêle, expedem para os governadores de distrito as ordens e instruções necessárias para a execução dos respectivos serviços.

§ único. Os chefes de serviço em assuntos de simples carácter técnico ou de mera informação correspondem-se directamente com os seus delegados nos distritos.

Art. 19.º Os chefes de serviço não podem corresponder-se directamente com qualquer das Secretarias de Estado ou outras Estações officiais da metrópole, devendo todos os assuntos a tratar com as Instâncias superiores, que correm pelas suas Secretarias, ser da exclusiva competência do governador geral.

CAPÍTULO IV

Do secretário geral

Art 20 ° O secretário geral é um funcionário de nomeação régia, a qual deverá sempre recair em um bacharel formado em direito, de reconhecida competência para o desempenho do cargo e no qual concorram quaisquer das seguintes circunstâncias

1 ° Ter servido por mais de dois anos, com boas informações, um cargo administrativo ou judicial, especialmente em qualquer das províncias ultramarinas,

2 ° Ter prática de advocacia, por mais de dois anos, em qualquer auditório, especialmente no ultramar,

3 ° Ter bem servido, por mais de dois anos, em qualquer Repartição Superior do Estado, especialmente na Direcção geral do ultramar,

4 ° Ter sido aprovado, com boa classificação, em concurso para secretário geral do Governos civis do reino e ilhas adjacentes

§ único Os magistrados do Ministério público e os empregados das Repartições do Estado que forem nomeados secretários gerais conservam os seus lugares e o direito ao acesso que lhes possa competir nos quadros a que pertençam, e tornam a êles quando deixem de servir como secretários gerais.

Art 21 ° O secretário geral presta juramento na ocasião da posse perante o governador geral da província

Art 22 ° O secretário geral é o chefe da Secretaria geral do Govêrno, à qual incumbe

1 ° A centralização sôbre a administração civil e política da província,

2 ° A instrução pública,

3 ° A beneficência e a assistência públicas,

4.º A direcção dos negócios relativos à agricultura, comércio e indústria;

5.º O serviço de estatística geral da província;

6.º A superintendência e a inspecção sobre a Imprensa nacional;

7.º O registo das nomeações, promoções, licenças, transferências, exonerações e aposentações de todo o pessoal civil em serviço na província;

8.º O registo das recompensas, penas disciplinares e informações de todo o pessoal civil em serviço na província;

9.º Recepção e distribuição da correspondência que dimanar do Ministério da Marinha e Ultramar;

10.º A organização e remessa de todos os documentos e processos a enviar à mesma Secretaria de Estado e que digam respeito a assuntos a cargo da Secretaria geral;

11.º A preparação e organização do relatório anual a remeter pelo governador geral;

12.º A correspondência com as autoridades eclesiásticas e judiciais da província e bem assim com as companhias privilegiadas;

13.º A correspondências com os cônsules nacionais e estrangeiros e com os Governos das províncias ultramarinas e das colónias vizinhas;

14.º O cumprimento de tôdas as suas obrigações que lhe sejam cometidas nas leis e regulamentos especiais.

Art. 23.º O secretário geral efectivo é substituído pelo procurador da Coroa e Fazenda quando impedido por doença, de licença ou em serviço fora da capital da província.

§ único. Na falta de secretário geral efectivo e enquanto não tomar posse o que pelo Governo fôr nomeado efectivamente ou pelo governador geral interinamente, é também o procurador da Coroa e Fazenda quem o substitui.

CAPÍTULO V

Do chefe do estado maior

Art 24 ° O cargo de chefe do estado maior é exercido em comissão por um official superior ou capitão do serviço do estado maior ou de qualquer arma do exército do reino, habilitado com o respectivo curso, com preferênciã dos que tiverem o curso do estado maior e que já tenham servido em qualquer das províncias ultramarinas

Art 25 ° O prazo ordinario do serviço do chefe do estado maior é de cinco anos, contados da data da apresentação no quartel-general da província, podendo ser reconduzido

Art 26 ° O chefe do estado maior é o chefe do quartel-general da província, ao qual incumbe

1 ° Todos os assuntos referentes à guarnição da província designados na sua organização militar,

2 ° A superintendência sôbre o serviço de saúde militar, com excepção da sua parte técnica,

3 ° A organização e remessa de todos os documentos e processos a enviar ao Ministério da Marinha e Ultramar que digam respeito a assuntos a cargo do quartel general da província;

4 ° O cumprimento de tôdas as mais obrigações que lhe sejam cometidas nas leis e regulamentos especiais

Ar 27 ° Na falta ou impedimento do chefe do estado maior é o sub-chefe quem o substitui

CAPÍTULO VI

Do inspector de fazenda provincial

Art 28 ° O cargo de inspector de fazenda provincial é de 1.ª classe, exercido em comissão por primeiros officiaes da Direcção geral e Inspecção geral de fazenda do ultramar, inspec-

tores de fazenda de 1.^a classe do Ministério da Fazenda e inspectores de fazenda de 2.^a classe do ultramar, uns e outros com mais de cinco anos de serviço efectivo na sua classe, reconhecido mérito e boas informações, não podendo ter menos de trinta nem mais de cinquenta anos de idade, preferindo-se aquelles que, a estes predcados, juntem ou curso superior ou especial.

Art. 29.º O prazo ordinário da comissão de inspector de fazenda provincial é de cinco anos, podendo ser reconduzido.

Art. 30.º O inspector de fazenda provincial é o chefe da Repartição superior de fazenda da província, à qual incumbe:

1.º A fiscalização sôbre a cobrança e liquidação das contribuições e impostos directos e indirectos e de quaisquer receitas públicas em tôda a província;

2.º A fiscalização sôbre o pagamento de tôdas as despesas públicas;

3.º A centralização de contabilidade das receitas e despesas da província nos termos do artigo 33.º do regulamento geral de fazenda do ultramar de 3 de Outubro de 1901;

4.º A elaboração por si, ou pelos seus delegados, de todos os contratos em que o Estado seja o outorgante;

5.º A administração e tombo de todos os bens pertencentes à Fazenda pública;

6.º O estudo e propostas de tôdas as modificações ou reformas a introduzir no regime tributário em vigor, alterações de taxas, incidências de impostos, sua supressão ou criação;

7.º O estudo e informação acêrca de tôdas as questões do sistema monetário, circulação fiduciária, regime bancário e exportação da moeda;

8.º A preparação do projecto de orçamento a apresentar em Conselho do Govêrno e a elaboração do que tiver que ser enviado ao Ministério da Marinha e Ultramar depois de votado no mesmo Conselho e aprovado pelo governador geral;

9.º A apresentação a despacho do governador geral dos

assuntos referentes ao serviço aduaneiro da província, acompanhados da sua informação;

10.º A organização e remessa de todos os documentos e processos a enviar ao Ministério da Marinha e Ultramar que digam respeito a assuntos a cargo da Inspeção de fazenda provincial;

11.º O cumprimento de tôdas as mais obrigações que lhe sejam cometidas nas leis e regulamentos especiais.

Art. 31.º O inspector de fazenda provincial é substituído, na sua falta ou impedimento, nos termos do § 2.º do artigo 16.º do decreto regulamentar de 3 de Outubro de 1901.

CAPÍTULO VII

Do inspector das obras públicas

Art. 32.º O cargo de inspector das obras públicas é exercido em comissão por um official superior ou capitão de engenharia, ou engenheiro do quadro das obras públicas, de reconhecido mérito e longa prática dos serviços de engenharia civil.

Art. 33.º O prazo ordinário da comissão do inspector das obras públicas é de cinco anos, podendo ser reconduzido.

Art. 34.º O inspector das obras públicas é o chefe da Inspeção de obras públicas da província, à qual incumbe:

1.º O estudo e direcção do plano geral das obras e melhoramentos materiais necessários ou convenientes para o desenvolvimento económico da província;

2.º A direcção superior sobre os serviços de agrimensura hidráulicos, de estradas, caminhos de ferro e canais, de portos edificios públicos e de minas;

3.º A fiscalização sobre os serviços de correios e telégrafos

4.º A organização e remessa de todos os documentos e processos a enviar ao Ministério da Marinha e Ultramar que digam respeito a assuntos a cargo da Inspeção das obras públicas

5.º O cumprimento de tôdas as mais obrigações que lhe sejam cometidas nas leis e regulamentos especiais.

Art. 35.º O inspector das obras públicas é substituído na sua falta ou impedimento pelo engenheiro de maior graduação que servir na Inspecção das obras publicas da província.

CAPÍTULO VIII

Do secretário dos negócios indígenas

Art. 36.º O secretário dos negócios indígenas é um funcio-nário de nomeação régia, a qual deverá sempre recair em indi-víduo da classe civil, bacharel formado em direito, ou militar com o curso da respectiva arma ou serviço que tenha prática de serviço na província em comissão de categoria elevada, com boas informações e reconhecida aptidão.

Art. 37.º O secretário dos negócios indígenas é o chefe da Secretaria dos negócios indígenas da província, à qual incumbe:

- 1.º A organização da justiça indígena;
- 2.º A regulamentação dos deveres dos régulos e outras au-toridades indígenas;
- 3.º A codificação dos usos e costumes cafreais dos povos indígenas;
- 4.º A organização do registo civil dos indígenas;
- 5.º A determinação e fixação das zonas de terreno que de-vem ficar exclusivamente reservadas para os indígenas;
- 6.º A regulamentação, fiscalização e estatística de todos os actos relativos à saída dos indígenas para fora da província, entrada e trânsito na mesma, e sobre tôdas as Estações, dentro e fora desta, que exerçam acção directiva ou tutelar sobre os indígenas;
- 7.º A organização de assistência aos indígenas nas crises pro-venientes de epidemias, inundações e outras calamidades pú-blicas;

8.º A organização do fornecimento de trabalhadores indígenas tanto para o Governo como para o serviço de particulares;

9.º A coadjuvação às autoridades militares na organização e recrutamento da polícia indígena, tropas de 2.ª linha e cipais;

10.º A fiscalização do trabalho indígena;

11.º A organização e remessa de todos os documentos e processos a enviar ao Ministério da Marinha e Ultramar que digam respeito a assuntos a cargo da Secretaria dos negócios indígenas.

12.º O cumprimento de tôdas as demais obrigações que lhe sejam cometidas nas leis e regulamentos especiais.

Art. 38.º O secretário dos negócios indígenas é substituído na sua falta ou impedimento pelo empregado de maior categoria da Secretaria dos negócios indígenas.

CAPÍTULO IX

Do chefe dos serviços de marinha

Art. 39.º O cargo de chefe dos serviços de marinha é exercido em comissão por um oficial superior da armada, ou primeiro tenente com tirocínio completo, com preferência dos que já tenham servido em qualquer das províncias ultramarinas.

Art. 40.º O prazo ordinário do serviço do chefe dos serviços de marinha é de cinco anos contados da data da apresentação na Secretaria dos serviços de marinha da província, podendo ser reconduzido.

Art. 41.º Ao chefe dos serviços de marinha incumbe:

1.º Todos os assuntos referentes às fôrças navais da província e às capitánias;

2.º A coordenação de elementos de estudo e informação, e de estatísticas, relativos a todos os assuntos marítimos e dos portos;

3.º A organização e remessa de todos os documentos e processos a enviar ao Ministério da Marinha e Ultramar que digam respeito a assuntos a cargo da Secretaria de marinha;

4.º O cumprimento de tôdas as mais obrigações que lhe sejam cometidas nas leis e regulamentos especiais.

Art. 42.º Na falta ou impedimento do chefe dos serviços de marinha é o oficial de marinha mais graduado que servir nas forças navais privativas da província quem o substitui.

CAPÍTULO X

Do procurador da Coroa e Fazenda

Art. 43.º O procurador da Coroa e Fazenda é o chefe do Ministério público da província e o consultor nato do Govêrno da província, cumprindo-lhe nesta qualidade emitir parecer fundamentado sôbre a interpretação e aplicação das leis, sempre que o governador geral lho determine directamente por despacho seu, lançado nos processos sôbre que versar a consulta, ou transmitido pelos diversos chefes de serviço conforme os assuntos de que se tratar.

§ único. Nenhuma outra autoridade, Repartição ou corporação poderá dirigir-se-lhe para êsse fim, exceptuando-se as entidades a quem o regimento de justiça o permita.

CAPÍTULO XI

Do Conselho do Govêrno

Art. 44.º Junto do governador geral, por êle presidido ou por quem suas vezes fizer, funciona, como superior corpo consultivo e deliberativo, o Conselho do Govêrno, de que são membros:

- a) O secretário geral;
- b) O procurador da Coroa e Fazenda;
- c) O chefe de estado maior;
- d) O inspector de fazenda provincial;

e) O inspector das obras públicas;
f) O secretário dos negócios indígenas;
g) O chefe dos serviços de marinha;
h) O presidente da Câmara municipal da capital da pro-
víncia;

i) O chefe do serviço de saúde;
j) O director do círculo aduaneiro;
k) O presidente da associação comercial ou industrial mais importante em número de associados, ou mais antiga em caso de igualdade desse número, da capital da província, sendo português ou naturalizado português;

l) Dois cidadãos portugueses ou naturalizados portugueses domiciliados na capital da província, não funcionários, comerciantes, industriais ou proprietários, eleitos por dois anos pelas associações comerciais ou industriais, reunidas, da capital da província;

m) Um cidadão português ou naturalizado português, não funcionário, comerciante, industrial ou proprietário, eleito por dois anos pela associação dos proprietários da capital da província;

n) Quatro cidadãos portugueses ou naturalizados portugueses, não funcionários, comerciantes, industriais, ou proprietários, representando cada um um dos quatro distritos — Inhambane, Quelimane, Tete e Moçambique, eleitos por dois anos pelas associações comerciais ou industriais, reunidas, das capitais dos mesmos distritos, ou, na falta destas associações, pelos vinte maiores contribuintes desses distritos.

§ 1.º Os vogais natos serão substituídos nos seus impedimentos pelos seus substitutos legais.

§ 2.º Os vogais de eleição serão substituídos nos seus impedimentos por suplentes eleitos simultaneamente para esse fim.

§ 3.º A precedência entre todos os vogais natos regula-se pela ordem por que ficam indicados, e entre os eleitos pelas respectivas idades.

§ 4.º O secretário do Conselho do Governo é o official maior da Secretaria geral, sem voto.

Art. 5.º As sessões do Conselho do Governo poderão ser chamados pelo governador geral a prestar esclarecimentos sobre assuntos da sua especial competência os governadores dos distritos, funcionários das diversas Secretarias, Direcções ou Repartições públicas da província e quaisquer cidadãos, sem, contudo, tomarem parte nas deliberações do Conselho.

Art. 46.º Os vogais do Conselho do Governo tomam o primeiro lugar na assinatura do auto de posse do governador geral e nas solenidades públicas, tendo precedência sobre todos os funcionários e corporações.

Art. 47.º Os vogais do Conselho do Governo são responsáveis, nos termos da lei geral, pelos votos que derem opostos à lei e ao interesse do Estado.

Art. 48.º Ao Conselho do Governo compete, além do que em diferentes artigos e especialmente em diversos números do artigo 11.º do presente decreto fixou exarado como sendo das suas atribuições, o seguinte:

1.º Votar e aprovar definitivamente providências e regulamentos destinados à província, tendo-se sempre em atenção o prescrito no artigo 12.º d'este decreto;

2.º Votar o orçamento provincial até 15 de Março de cada ano;

3.º Votar e aprovar definitivamente o imposto indígena e de capitação ou tributário dos asiáticos;

4.º Votar e aprovar definitivamente a distribuição das verbas orçamentais a aplicar às obras públicas da província;

5.º Tomar conhecimento, apreciar e votar todos os assuntos em que fôr consultado pelo governador geral, devendo este sempre ouvi-lo em todos os negócios de importância, tendo-se sempre em atenção o prescrito no artigo 12.º d'este decreto;

6.º Cumprir tudo quanto por leis ou regulamentos especiais fôr da sua competência.

Art. 49.º O Conselho do Govêrno não funcionará com menos de dez vogais, devendo nos avisos de convocação declarar-se o dia e assunto da reunião.

§ 1.º Quando os assuntos a tratar em Conselho do Govêrno digam respeito a quaisquer providências regulamentares, serão disso prevenidos os vogais com antecipação, pelo menos, de oito dias, distribuindo-se-lhes os exemplares dos respectivos projectos. Em todos os mais casos as convocações serão feitas, pelo menos, com vinte e quatro horas de antecedência.

§ 2.º Para discussão e voto do orçamento e de providências que especialmente interessem aos distritos cuja representação é feita nos termos da alínea n) do artigo 44.º, terá lugar uma reunião do Conselho do Govêrno, cujos avisos de convocação deverão ser expedidos com um mínimo de dois meses de antecedência, a-fim-de melhor facultar a comparência dos respectivos vogais.

Art. 50.º As deliberações do Conselho do Govêrno só produzirão efeito quando sôbre elas recair voto afirmativo da maioria dos membros presentes à sessão.

§ único. Quando o parecer do Conselho não fôr unânime, na acta se fará a declaração dos votos que se não conformarem com a maioria.

Art. 51.º Quando, por qualquer circunstância, o governador geral entenda não dever conformar-se com o voto da maioria, pode sobreestar na decisão do Conselho, submetendo o caso ao ministro da Marinha e Ultramar.

Art. 52.º Um regimento especial regulará o funcionamento do Conselho do Govêrno.

CAPÍTULO XII

Do Conselho de província

Art. 53.º Na sede do **Governo da província** funciona um tribunal, denominado **Conselho de província**, com a organização, constituição, competência e atribuições estabelecidas nos artigos seguintes.

Art. 54.º **Compõem o Conselho:**

- a) O juiz do tribunal **criminal da sede da província**;
- b) Um dos chefes de **serviço provincial** nomeado anualmente pelo governador geral;
- c) Dois vogais **sorteados de entre os advogados**, bacharéis formados em direito, em **sessão de audiência** do tribunal judicial civil da comarca;
- d) Um vogal **eleito pelas associações comerciais, industriais e de proprietários, reunidas, da capital da província**;
- e) Dois vogais **sorteados em sessão do Conselho do Governo** de entre os vinte maiores contribuintes das contribuições gerais do Estado, residentes na **capital da província**.

§ 1.º Para cada um dos **vogais sorteados** ou eleitos nos termos indicados **será também sorteado** ou eleito pela mesma forma um suplente.

§ 2.º **Não podem entrar nas pautas ou listas para sorteio ou eleição nomes de indivíduos que não sejam de nacionalidade portuguesa ou nacionalizados portugueses e que não residam na capital da província.**

§ 3.º O **período de serviço dos vogais d'este Conselho** é de um ano, não podendo servir em dois períodos consecutivos.

Art. 55.º O procurador da Coroa e Fazenda é o representante do Ministério público junto do Conselho de província.

Art. 56.º **Compete ao Conselho:**

- 1.º **Julgar em 2.ª instância tôdas as questões de que os**

Conselhos de distrito, como tribunais do contencioso administrativo, conheçam em 1.ª instância;

2.º Julgar em 1.ª instância as reclamações contra as deliberações dos Conselhos de distrito por incompetência, violação de leis ou regulamentos, ou por ofensa de direitos, que não estejam compreendidas no número anterior, ou que não sejam de natureza exclusivamente tutelar.

§ único. Não é permitido ao Conselho, como tribunal do contencioso administrativo, julgar, principal ou incidentemente, questões sobre títulos de propriedade ou de posse, validade de contratos ou direitos civis déles emergentes, sobre a conveniência ou inconveniência das deliberações dos corpos e corporações administrativas, nem sobre resoluções tutelares, salvo quando proferidas por Estações incompetentes, ou em assuntos que não estejam sujeitos à jurisdição tutelar ou com violação das leis e regulamentos administrativos.

Art. 57.º Compete também ao Conselho, como tribunal de contas, julgar em última instância:

1.º As contas dos exactores da fazenda da província, excepto as do tesoureiro geral, que se limitará a ajustar para serem presentes ao tribunal competente da metrópole;

2.º As contas de quaisquer responsáveis por material pertencente aos estabelecimentos, depósitos e Repartições da província;

3.º As contas de gerência de todos os corpos administrativos, irmandades, confrarias, associações e estabelecimentos pios ou de beneficência.

Art. 58.º Compete ao Conselho, como tribunal do contencioso fiscal, julgar em 1.ª instância tôdas as reclamações em matéria de impostos directos, de lei do sêlo, décima de juros e de outras que não sejam aduaneiras.

Art. 59.º Compete, finalmente, ao Conselho, como tribunal do contencioso aduaneiro, julgar em 2.ª instância todos os recursos aduaneiros.

Art. 60.º Os processos submetidos ao Conselho serão considerados em quatro secções diversas: secção do contencioso administrativo, secção de contas, secção do contencioso fiscal e secção do contencioso aduaneiro, correspondendo cada uma destas a cada um dos artigos 56.º, 57.º, 58.º e 59.º do presente capítulo.

§ único. O Conselho tratará em sessões separadas de cada um dos assuntos referentes àquelas secções.

Art. 61.º As sessões do Conselho de província assistirão, sempre que nelas se julguem questões da sua especialidade, o inspector de fazenda provincial e o director do círculo aduaneiro, para prestarem os esclarecimentos necessários, sem, contudo, tomarem parte nas deliberações do Conselho.

Art. 62.º Os vogais do Conselho de província serão remunerados.

Art. 63.º O Conselho terá um secretário privado, sem voto, também remunerado.

Art. 64.º Os vogais do Conselho de província assinarão o auto de posse do governador geral em seguida aos do Conselho do Govêrno.

Art. 65.º Um regimento especial regulará a ordem do serviço e forma de processo do Conselho de província.

CAPÍTULO XIII

Dos governadores de distrito

Art. 66.º Em cada um dos distritos da província, com excepção do de Lourenço Marques, haverá um governador de distrito nomeado por decreto real, sôbre proposta do governador geral, a cuja autoridade é em tudo sujeito. A nomeação deverá recair em um official militar com o curso da respectiva arma ou serviço e graduação não inferior a capitão, e que tenha servido

no ultramar durante o prazo mínimo de dois anos em qualquer comissão civil ou militar, no mar ou em terra.

Art. 67.º O governador do distrito presta juramento nas mãos do governador geral e tem na área do seu distrito as honras que competem aos generais de brigada exercendo comando, precedendo a todos os funcionários que ali sirvam.

Art. 68.º O prazo ordinário do serviço do governador do distrito é de cinco anos, contados do dia da posse, podendo ser reconduzido.

Art. 69.º O governador do distrito tem um ajudante de campo, podendo, quando as necessidades do serviço assim o exigirem, ter simultâneamente um oficial às ordens, ambos da sua escolha. Tanto um como o outro poderá ser do exército da metrópole, da armada, ou das forças ultramarinas, de patente não superior a capitão.

Art. 70.º O governador do distrito é o delegado do governador geral, exercendo como tal o Poder executivo na área do seu distrito. Compete-lhe, especialmente, além de tôdas as mais atribuições que o governador geral lhe delegar, mais o seguinte:

1.º Representar o Govêrno nas suas relações com os funcionários consulares estrangeiros que na área do distrito sejam acreditados, e bem assim com quaisquer entidades oficiais que por aí transitem;

2.º Comandar as forças militares do seu distrito, sôbre as quais tem a competência e atribuições de general de brigada exercendo comando;

3.º Administrar superiormente o seu distrito, para o que tem as atribuições conferidas aos governadores civis pelo Código administrativo;

4.º Exercer uma acção fiscalizadora sôbre todos os serviços distritais e actos dos funcionários não exceptuados por leis especiais, com a competência disciplinar correspondente e faculdade de suspensão até superior resolução do governador geral, a

quem imediatamente dará conhecimento do que houver resolvido;

§ único. O relatório justificativo de qualquer acto de suspensão será sempre acompanhado da defesa escrita do arguido às arguições, que antes da suspensão lhe devem ter sido comunicadas por escrito, e bem assim de todos os mais documentos que êle julgar conveniente juntar para sua defesa.

5.º Quando se der alguma vaga ou impedimento de emprego público, cujo provimento seja da competência do Governo da província ou do da metrópole, nomear pessoa idónea que desempenhe êsse cargo, devendo na primeira oportunidade comunicar a nomeação ao governador geral, que, se assim o julgar conveniente, a sancionará sendo da sua alçada, ou, não o sendo, solicitará a aprovação do Governo da metrópole;

§ único. Obtida a aprovação do Governo da província ou do da metrópole, conforme os casos, contar-se-á o tempo de serviço do nomeado, para os efeitos legais, desde a data em que tomou posse. Desta disposição aproveitam-se também aqueles que tiverem sido nomeados anteriormente à publicação dêste decreto.

6.º Elaborar o orçamento do seu distrito, ouvidos os diferentes chefes de Repartições;

7.º Fazer executar o orçamento provincial, na parte que diz respeito ao seu distrito;

8.º Remeter ao governador geral a proposta ou propostas que julgar convenientes para a revogação, modificação ou substituição de qualquer diploma legislativo, regulamentar ou de qualquer outra natureza, que esteja em execução ou seja mandado executar no seu distrito;

9.º Percorrer amiudadas vezes o seu distrito, a-fim-de bem poder fiscalizar os serviços públicos, prover às necessidades quando couber em suas atribuições, ou solicitar superiormente as providências que julgar necessárias;

10.º Resolver sôbre todos os casos occorrentes na adminis-

tração pública do distrito, que, não sendo das suas atribuições ordinárias, não possam esperar pela resolução do governador geral, dando immediato conhecimento de tudo a êste funcionário;

11.º Informar minuciosa e diligentemente o governador geral sôbre todos os assuntos de interêsse público do distrito, ou ainda sôbre os de interêsse particular que com aqueles tenham correlação, propondo ao mesmo tempo os alvitreos ou providências que lhe parecerem convenientes;

12.º Enviar anualmente ao governador geral um relatório circunstanciado de onde fâcilmente se depreenda o estado do distrito sob os seus múltiplos aspectos, as suas necessidades e os projectos que houver por conveniente apresentar;

13.º Executar quanto designadamente lhe seja incumbido por outras leis e regulamentos.

Art. 71.º O governador do distrito corresponde-se com o governador geral por intermédio dos chefes de serviço provinciais, não lhe sendo permitido dirigir-se ao Govêrno da metrópole em quaisquer assuntos de serviço.

Art. 72.º Na falta ou impedimento do governador do distrito, e enquanto não houver novo governador efectivo de nomeação régia, ou interino de nomeação do governador geral da província, faz as suas vezes o official mais graduado que estiver na sede do distrito.

§ único. Quando, porém, se tratar apenas de ausência temporária da mesma sede, mas não do distrito, por motivo de serviço ou impedimento temporário, ficará o secretario do distrito encarregado dos negócios civis de simples expediente, e o chefe da Secretaria militar dos negócios militares nas mesmas condições.

CAPÍTULO XIV

Das Repartições distritais

Art. 73.º Em cada Governo de distrito **haverá** as necessárias Repartições delegadas das diversas Secretarias, Inspecções e quartel-general que funcionam junto do Governo geral.

§ único. O governador do distrito superintende directamente nos negócios indígenas do seu distrito.

Art. 74.º Os chefes das Repartições distritais terão as atribuições próprias dos respectivos cargos, conforme as leis e regulamentos em vigor, e serão:

- a) O secretário do distrito;
- b) O chefe da Secretaria militar;
- c) O capitão dos portos, havendo-o;
- d) O delegado de saúde;
- e) O chefe da secção das obras públicas;
- f) O escrivão de fazenda;
- g) O director da alfândega, havendo-o;
- h) O director dos correios e telégrafos.

§ único. No distrito de Lourenço Marques são considerados chefes de serviço distritais, em seguida ao capitão dos portos:

- a) O director do caminho de ferro;
- b) O director das obras do porto.

Art. 75.º Os chefes das Repartições distritais recebem directamente do governador do distrito as ordens e instruções dimanadas do Governo geral, e correspondem-se com os chefes dos serviços provinciais por intermédio da mesma autoridade, salvo o disposto no § único do artigo 18.º do presente decreto.

Art. 76.º O delegado do procurador da Coroa e Fazenda junto ao tribunal judicial civil da sede do distrito será o consultor do Governo do distrito, que poderá directamente ouvi-lo sobre a interpretação das leis e sua aplicação.

CAPÍTULO XV

Do Conselho de distrito

Art. 77.º O Conselho de distrito é presidido pelo governador do distrito e compõe-se:

1.º Do secretário do distrito;

2.º De três vogais eleitos por dois anos pelas associações comerciais ou industriais das capitais dos distritos, reunidas, ou na falta destas pelos vinte maiores contribuintes desses distritos, devendo fazer-se a eleição de três suplentes pela mesma forma.

§ 1.º Estes vogais não podem ser eleitos de entre indivíduos que sejam funcionários públicos ou que não residam na sede do distrito, e deverão ser portugueses ou naturalizados portugueses.

§ 2.º É permitida a reeleição dos vogais do Conselho de distrito.

Art. 78.º Na capital da província o Conselho de distrito compõe-se de cinco membros, um dos quais, servindo de presidente, será de livre nomeação do governador geral, sendo os quatro restantes eleitos, dois pelas associações comerciais e industriais, reunidas, e dois pela associação dos proprietários, todos para servirem pelo prazo de dois anos, devendo fazer-se a eleição de quatro suplentes pela mesma forma.

Art. 79.º O delegado ou o sub-delegado do procurador da Coroa e Fazenda junto do tribunal judicial civil da sede do distrito exercerá as funções do Ministério público junto do Conselho.

Art. 80.º Compete ao Conselho de distrito, como corporação tutelar da administração municipal:

1.º Conceder ou negar aprovação a todos os actos das Câmaras ou Comissões municipais que dela careçam para se tornarem executórios;

2.º Recomendar à sua iniciativa os melhoramentos do respectivo concelho, dando-lhes tôdas as indicações e instruções

necessárias ao bom desempenho dos serviços dependentes da confirmação tutelar.

Art. 81.º Compete ao Conselho, como promotor e auxiliar da execução dos serviços de interesse geral do distrito;

1.º O regulamento da fruição dos bens, pastos, águas e frutos de logradouro comum dos povos pertencentes a mais de uma circunscrição ou a mais de um concelho, ouvidas as respectivas Câmaras ou Comissões municipais, e a faculdade de estabelecer penas para as transgressões, dentro dos limites do artigo 486.º do Código penal;

2.º Os regulamentos de polícia próprios de posturas municipais que devam ser uniformes em todo o distrito, sem prejuízo dos regulamentos provinciais aprovados pelo governador geral em Conselho do Governo.

3.º Dar parecer sobre todos os assuntos em que fôr consultado pelo governador do distrito;

4.º Cumprir quaisquer outras obrigações que, para os fins expostos no corpo deste artigo, lhe sejam cometidas em leis ou regulamentos especiais.

Art. 82.º Compete ao Conselho, como tribunal do contencioso administrativo, julgar em 1.ª instância:

1.º As reclamações contra os actos das Câmaras ou Comissões municipais, por incompetência, violação de leis ou regulamentos, e ofensa de direitos;

2.º As reclamações contra os actos dos administradores do concelho, por incompetência, excesso de poder, violação de leis ou regulamentos, e ofensa de direitos, sem prejuízo da responsabilidade criminal em que possam incorrer, e da competência do governador do distrito para a emenda dos actos arguidos, quando elles não sejam declaratórios de direitos ou não tenham servido de base a alguma decisão dos tribunais;

3.º Os processos sobre inelegibilidade absoluta dos eleitos para as Câmaras municipais, sobre a exclusão das funções dos mesmos corpos, perdas de lugares de vogais pelas causas de

incompetência, designadas no Código administrativo, e reclamações sobre a legitimidade das faltas e impedimentos dos seus vogais;

4.º A verificação das faltas de eleição das Câmaras municipais e procedimento delas, nos termos do Código administrativo;

5.º As excusas dos eleitos para os corpos administrativos;

6.º As reclamações relativas à eleição das irmandades, confrarias e outras associações de piedade e beneficência, à admissão e exclusão dos irmãos ou associados, aos actos das respectivas Mesas, Direcções ou assembleias gerais que envolvam violação de leis ou regulamentos da administração pública, dos seus compromissos ou estatutos, ou ofensa de direitos;

7.º As reclamações dos sócios dos montepios e associações de socorros mútuos contra os actos das respectivas Direcções, Mesas ou assembleias gerais por denegação de socorros, de subsídios, ou de pensões autorizadas pelos estatutos, por ofensa de direitos, violação de leis ou regulamentos, disposições dos mesmos estatutos, as reclamações relativas à eleição das Mesas, Direcções ou Conselhos fiscais, à admissão e exclusão de sócios, às contas finais de liquidação e dissolução por falta de número legal de sócios, na conformidade da legislação especial;

8.º As questões sobre o sentido das cláusulas dos contratos entre a administração do município e os empreendedores ou arrematantes de rendas, obras ou fornecimentos;

9.º A aprovação dos orçamentos dos corpos administrativos, irmandades, confrarias, associações, institutos e estabelecimentos de piedade e beneficência;

10.º As reclamações ou recursos sobre lançamento, repartição e cobrança dos impostos municipais;

11.º Quaisquer outras questões ou negócios de natureza contenciosa que lhe sejam cometidos por leis especiais ou pelo Código administrativo.

CAPÍTULO XVI

Da sub-divisão territorial

Art. 83.º A sub-divisão territorial dos distritos em concelhos, circunscrições civis ou capitánias-mores, a que se refere o artigo 2.º do presente decreto, é feita pelo governador geral, ouvido o Conselho do Governo, sobre proposta do governador do distrito, tendo em consideração o exposto nos artigos seguintes.

Art. 84.º Serão concelhos, ou cabeças de concelhos, as povoações sedes dos Governos dos distritos e, em geral, aquelas que, em virtude da importância da sua população europeia aglomerada ou do seu incremento comercial ou industrial, assim forem classificadas.

§ único. Os concelhos poderão ser divididos em paróquias quando, pela sua extensão territorial ou densidade de população, assim fôr julgado conveniente para a sua boa administração.

Art. 85.º Serão circunscrições civis as sub-divisões administrativas abrangendo uma ou mais divisões territoriais indígenas completamente dominadas e pacificadas, mas cujo estado de civilização e progresso dos seus habitantes não seja ainda compatível com um sistema de administração mais perfeito.

§ único. Nas circunscrições civis poder-se-á estabelecer postos de fiscalização, comunicações e quaisquer outros determinados pelos regulamentos.

Art. 86.º Serão capitánias-mores os territórios abrangendo uma ou mais divisões territoriais indígenas, onde o domínio da autoridade não seja absolutamente efectivo nem o indígena se encontre completamente pacificado.

§ 1.º As capitánias-mores terão na sua dependência os comandos militares julgados necessários, e estes os postos convenientes.

§ 2.º As capitánias-mores são sub-divisões de carácter pro-

visório, e à medida que a submissão dos povos, ainda não completamente dominados ou pacificados, se vá efectuando, irão sendo substituídas por circunscrições civis, extinguindo-se as capitanias-mores, quando reduzidas a menos de dois comandos militares.

§ 3.º Pela extinção das capitanias-mores, nos termos do parágrafo anterior, os comandos militares poderão constituir sub-divisões territoriais administrativas subordinadas directa e imediatamente aos Governos dos distritos, como transição entre aquelas e as circunscrições civis.

Art 87.º Os limites das circunscrições civis, capitanias-mores e comandos militares deverão coincidir, tanto quanto possível, com os das divisões indígenas, de forma que as autoridades administrativas possam facilmente ir aproveitando, absorvendo e substituindo as autoridades nativas.

CAPÍTULO XVII

Dos administradores do concelho

Art. 88.º Em cada concelho haverá um administrador do concelho nomeado pelo governador geral, sobre proposta do governador do distrito, devendo o da capital da província ser bacharel formado em direito ou indivíduo habilitado com qualquer curso superior ou especial.

Art. 89.º Os administradores de concelho e os seus substitutos prestam juramento perante o governador do distrito.

Art. 90.º O administrador do concelho é o delegado e representante do governador do distrito na sua respectiva circunscrição administrativa e imediatamente subordinado a este magistrado, competindo-lhe prover às necessidades do serviço administrativo em todos os assuntos da sua competência, que não estejam especialmente cometidas a outras autoridades ou funcionários, desempenhar as funções que lhe são conferidas

pelo Código administrativo e por quaisquer leis ou regulamentos, e cumprir as ordens e instruções emanadas do governador do distrito.

Art. 91.º Os administradores de concelho têm substitutos nomeados pela mesma forma que os efectivos.

§ único. Nas faltas ou impedimentos simultâneos do administrador do concelho e do seu substituto fará as suas vezes pessoa idónea nomeada pelo governador do distrito.

Art. 92.º Na capital da província, o administrador do concelho, além das atribuições que lhe são conferidas pelos artigos supra, terá mais as que constam do artigo 251.º do Código administrativo, à excepção do n.º 19.º do mesmo artigo.

§ único. Fica compreendida no n.º 5.º do citado artigo 251.º do Código administrativo a faculdade de conceder licenças de entrada e saída aos asiáticos, exercendo sobre eles fiscalização e vigilância.

CAPÍTULO XVIII

Dos administradores das circunscrições civis

Art. 93.º Cada circunscrição será dirigida por um administrador nomeado pelo governador geral sobre proposta do governador do distrito, devendo a nomeação recair sempre em indivíduo da classe civil, ou oficial militar do exército do reino ou das forças ultramarinas, com largos conhecimentos dos costumes indígenas e prática de serviço no interior, nos termos do presente decreto.

Art. 94.º Os administradores de circunscrição prestam juramento perante o governador do distrito.

Art. 95.º Ao administrador de circunscrição civil, que é o delegado e representante do governador do distrito na sua respectiva circunscrição e a ele imediatamente subordinado, compete especialmente:

1.º A execução de todos os actos da política indígena cons-

tantes dos regulamentos especiais sob a immediata direcção do governador do distrito, a quem informará minuciosamente e amiudadas vezes sobre todos os assuntos que se relacionem com este importante ramo de serviço;

2.º O exercício de funções judiciais, tudo segundo o disposto no regimento de justiça em vigor, ou no código do indigenato;

3.º A administração civil nos termos do Código administrativo;

4.º A manutenção da ordem e polícia do território;

5.º O registo civil;

6.º O censo da população;

7.º A vigilância sobre a execução de todos os regulamentos administrativos;

8.º A vigilância sobre a saúde e hygiene da circunscrição;

9.º A fiscalização da cobrança do imposto da palhota ou de capitação;

10.º A elaboração do orçamento e proposta de regulamentos relativos à circunscrição;

11.º O cumprimento de todas as mais obrigações que lhes sejam cometidas por leis e regulamentos especiais, ordens e instruções do governador do distrito.

Art. 96.º O administrador de circunscrição será substituído nas suas faltas ou impedimentos pelo secretário da circunscrição, enquanto não fôr nomeado definitivamente pelo governador geral ou interinamente pelo governador do distrito quem o substitua.

Art. 97.º O administrador de circunscrição deverá servir por cinco anos, não podendo durante este período ser exonerado ou transferido senão por faltas graves ou incapacidade física.

Art. 98.º Os chefes dos postos serão nomeados pelos governadores dos distritos, sobre proposta dos administradores das circunscrições, e terão as atribuições que lhes forem dadas por estes funcionários, nos termos das instruções aprovadas pelo governador do distrito.

CAPÍTULO XIX

Dos capitães-mores

Art. 99.º Em cada capitania-mor haverá um capitão-mor nomeado pelo governador geral sôbre proposta do governador do distrito, devendo a nomeação recair sempre em um official da armada, do exército do reino ou das forças ultramarinas, com largos conhecimentos dos costumes indígenas e prática de serviço no interior.

Art. 100.º O capitão-mor presta juramento perante o governador do distrito e tem as honras, competência e atribuições de official superior exercendo comando.

Art. 101.º Aos capitães-mores, como delegados immediatos e representantes do governador do distrito nas áreas das suas capitanias, compete a fiscalização de todos os ramos dos serviços públicos não exceptuados por leis especiais, e muito especialmente:

1.º O comando das forças militares de guarnição permanente nos territórios das suas capitanias;

2.º A execução intelligente, activa e persistente dos processos de occupação definitiva do território e da submissão dos povos rebeldes, sempre em harmonia com as instruções recebidas do governador do distrito;

3.º Todas as attribuições conferidas pelo artigo 95.º do presente decreto aos administradores das circunscrições civis.

Art. 102.º O capitão-mór será substituído nas suas faltas ou impedimentos pelo comandante de pòsto militar mais graduado, ou, em igualdade de graduação, pelo mais antigo que estiver servindo na área da capitania-mor, enquanto não fôr nomeado definitivamente pelo governador geral, ou interinamente pelo governador do distrito, quem o substitua.

Art. 103.º Os comandos militares, como sub-divisões das capitanias-mores, são exercidos por officiaes da guarnição na

área da capitania-mor a que pertençam, competindo-lhes, além do comando da força militar que guarnece o posto ou postos, as atribuições que lhe forem conferidas pelos capitães-mores, nos termos das instruções aprovadas pelo governador do distrito.

§ único. Quando os comandos militares constituírem subdivisões administrativas nos termos do § 3.º do artigo 86.º do presente decreto, os seus comandantes serão oficiais do exército do reino ou das forças ultramarinas, nomeados pelo governador geral sobre proposta do governador do distrito, e terão as atribuições exaradas no artigo 101.º do presente decreto, cumulativamente com o comando das forças militares de guarnição permanente nos territórios dos seus comandos.

Art. 104.º O capitão-mor deverá servir por cinco anos, não podendo durante esse período ser exonerado senão por faltas graves ou incapacidade física.

CAPÍTULO XX

Das instituições municipais

Art. 105.º As povoações onde existirem, pelo menos, 2:000 indivíduos europeus serão regidas por uma Câmara Municipal, nos termos do Código administrativo, e composta de um presidente e quatro vogais, funcionando por dois anos.

Art. 106.º As sedes de distrito e tôdas as outras localidades onde haja, pelo menos, 100 contribuintes europeus serão regidas por Comissões municipais, constituídas por um presidente e dois ou quatro vogais, conforme a população local.

§ 1.º Nas restantes povoações poderão ser criadas edilidades regidas por um encarregado, que será o chefe de administração local.

§ 2.º Compete ao governador geral em Conselho do Governo a criação de Comissões municipais e edilidades.

§ 3.º Os membros das Comissões municipais serão de nomeação do governador geral sobre proposta do governador do distrito.

§ 4.º O seu tempo de serviço é de dois anos, podendo ser reconduzidos.

Art. 107.º As Câmaras, Comissões municipais e edilidades incumbirão tôdas as atribuições que o Código administrativo confere às corporações municipais da metrópole, salvas as restrições estabelecidas nos artigos seguintes ou as que forem introduzidas no referido código para a sua aplicação regular à província, reportando-se ao Governo geral as referências ali feitas ao Governo ou Ministério do reino, excepto se houver disposição especial neste decreto referente ao assunto de que se tratar.

Art. 108.º Os orçamentos para anos económicos e os balancetes mensais das Câmaras, Comissões municipais ou edilidades serão publicados na íntegra no *Boletim oficial* da província.

Art. 109.º Não são executórias sem aprovação do Governo da metrópole as seguintes deliberações municipais:

1.º Sobre empréstimos;

2.º Sobre contratos concedendo o exclusivo de iluminação, abastecimento de águas e fornecimento de carnes verdes;

3.º Sobre concessão de exclusivos de sistema de viação ou outros a companhias ou particulares.

§ único. Os contratos de que trata o n.º 2.º, quando importem restrição ou limitação do direito de propriedade, dependem de lei especial que os autorize.

Art. 110.º Não são executórias sem aprovação do governador geral em Conselho do Governo, publicada no *Boletim oficial*, as seguintes deliberações municipais:

1.º Sobre criação de empregos e aumento de dotação dos legalmente criados;

2.º Sobre percentagens adicionais às contribuições directas do Estado ou relativas a rendimentos em que estas incidam, quando excedam 50 por cento das mesmas contribuições;

3.º Sobre a conveniência de ser decretada a utilidade pública ou a urgência das expropriações, assim como sobre a realização das que estiverem declaradas legalmente;

4.º Sobre concessão de licenças para estabelecimento de caminhos de ferro americanos ou de outros melhoramentos de viação pública nas ruas, estradas ou terrenos municipais;

5.º Sobre venda de carnes verdes, podendo declarar livre a venda ou dar de arrematação o seu fornecimento e estabelecer açougues por conta própria quando os conluíus dos arrematantes justifiquem esta providência extraordinária;

6.º Sobre estabelecimento de padarias municipais, quando o exijam imperiosas conveniências de alimentação pública, sobre o preço e polícia da venda do pão;

7.º Sobre subsídios a estabelecimentos de beneficência, instrução e educação, de que não sejam administradoras, mas que sejam de utilidade para o município;

8.º Sobre a criação de estabelecimentos e institutos de utilidade para o concelho, sua dotação e extinção;

9.º Sobre a aquisição ou alienação de bens imobiliários, títulos, acções municipais e, em geral, quaisquer papéis de crédito.

Art. 11.º Não são executórias, sem aprovação do Conselho de distrito, as seguintes deliberações municipais:

1.º Sobre orçamentos;

2.º Sobre organização ou dotação de serviços e fixação das respectivas despesas;

3.º Sobre regulamentos e posturas de execução permanente;

4.º Sobre contratos de execução de serviços, de fornecimentos e de arrendamentos que devam durar por mais de dois anos;

5.º Sobre regulamentos para o regime dos estabelecimentos e serviços municipais;

6.º Sobre transacções, confissão ou desistência de pleitos;

7.º Sobre contratos de execução de obras municipais.

Art. 112.º As deliberações da Câmara municipal da capital da província sobre os assuntos de que tratam os números dos artigos 109.º, 110.º e 111.º devem ser entregues na Secretaria geral ou ao secretário do Conselho de distrito, conforme os casos, na forma legal, dentro do prazo de oito dias, a contar da data da sessão em que forem tomadas.

§ único. Sendo estas deliberações referentes aos assuntos de que tratam os números dos artigos 110.º e 111.º, tornar-se-ão executórias se, no prazo de quarenta dias, a contar da entrega, não houver resolução sobre elas.

Art. 113.º As deliberações das Câmaras, Comissões municipais e edilidades, fora da capital da província, sobre os assuntos de que tratam os números dos artigos 109.º, 110.º e 111.º devem ser entregues na Secretaria do distrito, na forma legal, dentro do prazo de oito dias, a contar da data da sessão em que forem tomadas, devendo a referida Secretaria enviar pela via mais rápida à Secretaria geral os processos em que se trata dos assuntos a que se referem os números dos artigos 109.º e 110.º.

§ 1.º Sendo estas deliberações referentes aos assuntos de que tratam os números do artigo 110.º, tornar-se-ão executórias se, no prazo de quarenta dias, a contar da entrega dos respectivos processos na Secretaria geral, não houver resolução sobre elas.

§ 2.º Sendo estas deliberações referentes aos assuntos de que tratam os números do artigo 111.º, tornar-se-ão executórias se, no prazo de trinta dias, a contar da entrega, não houver resolução sobre elas.

Art. 114.º São tomadas extensivas aos funcionários e empregados municipais as vantagens e regalias que são conferidas pela legislação vigente aos funcionários dos quadros civis da província, constituindo isso encargo das instituições municipais, que incluirão essas despesas como obrigatórias nos respectivos orçamentos.

CAPÍTULO XXI

Do quadro administrativo

Art. 115.º Os funcionários administrativos do Govêrno geral de Moçambique formam um quadro de carreira, compreendendo amanuenses da Secretaria geral e das circunscrições, segundo oficiais da Secretaria geral e secretários das circunscrições, o official maior da Secretaria geral, primeiros officiais da mesma Secretaria, administradores das circunscrições e secretários de distrito, constituindo três graus de hierarquia administrativa assim definidos:

1.º grau — Amanuenses da Secretaria geral e das circunscrições;

2.º grau — Segundos officiais da Secretaria geral e secretários das circunscrições;

3.º grau — Official maior da Secretaria geral, primeiros officiais da Secretaria geral, administradores das circunscrições e secretários de distrito.

Art. 116.º A entrada nos 2.º e 3.º graus do quadro administrativo de Moçambique far-se-á por meio de concurso em provas públicas, feito em Lisboa perante um júri especialmente designado para êsse efeito, e ao qual poderão concorrer os officiais do exército de mar e terra e os das guarnições ultramarinas de patente não superior a primeiro-tenente ou capitão, que já tenham servido no ultramar por espaço mínimo de dois anos, com boas informações; os funcionários civis de categoria não inferior a segundo official; os individuos habilitados com qualquer curso superior ou da escola colonial, sendo condição de preferênciã esta última habilitação.

§ único. Não será admitido candidato algum de idade superior a quarenta anos, nem inferior a vinte e um.

Art. 117.º O programa do concurso versará sôbre:

a) Geografia e história de Moçambique;

b) Etnografia, fauna, flora e geologia de Moçambique;
c) Princípios de direito administrativo do ultramar português;

d) Funções administrativas, civis e judiciais das autoridades administrativas de Moçambique;

e) Provas de redacção, classificação e arquivo de documentos oficiais.

Art. 118.º As promoções aos lugares imediatamente superiores far-se-ão alternadamente por antiguidade e por concurso.

Art. 119.º As nomeações e promoções para o 2.º e 3.º graus serão feitas por decreto do ministro da Marinha e Ultramar conforme a classificação obtida em concurso, o qual será válido por três anos, ou sobre proposta documentada do governador geral, conforme os casos.

Art. 120.º As nomeações para o 1.º grau do quadro administrativo serão feitas por Portaria do governador geral.

Art. 121.º A colocação e transferência destes funcionários é da exclusiva competência do governador geral, ouvidos os governadores dos distritos, tendo em atenção para os administradores de circunscrições o disposto no artigo 97.º dêste decreto.

Art. 122.º Os funcionários do quadro administrativo têm direito a aposentação, licenças, e outras regalias, nos termos das leis vigentes para os outros funcionários dos quadros civis da província.

Art. 123.º A demissão dos funcionários do 2.º e 3.º graus do quadro administrativo só pode ser determinada pelo ministro da Marinha e Ultramar, mediante proposta fundamentada do governador geral.

Art. 124.º São garantidos aos funcionários do quadro administrativo os recursos, reclamações e mais garantias de processo disciplinar que forem ou estiverem determinados para os outros funcionários civis da província.

Art. 125.º Nenhum funcionário administrativo pode ser no-

meado secretário de distrito ou administrador de circunscrição antes de dois anos de tirocínio no respectivo quadro.

§ único. Exceptuam-se os funcionários e oficiais que, antes do concurso ou promoção, já tenham servido cargos administrativos em Moçambique, pelo menos, durante dois anos e com boas informações, os quais poderão logo ser nomeados para aqueles lugares.

Art. 126.º A entrada para o quadro administrativo de Moçambique presume a renúncia do funcionário nomeado à carreira que anteriormente exercia.

§ 1.º É, contudo, permitido que os oficiais militares possam optar pela sua carreira anterior, ficando considerados, para todos os efeitos, como fora dos respectivos quadros e em comissão civil, mas só podendo regressar a êsses quadros depois de cinco anos de serviço efectivo no quadro administrativo de Moçambique, salvo caso de doença comprovada.

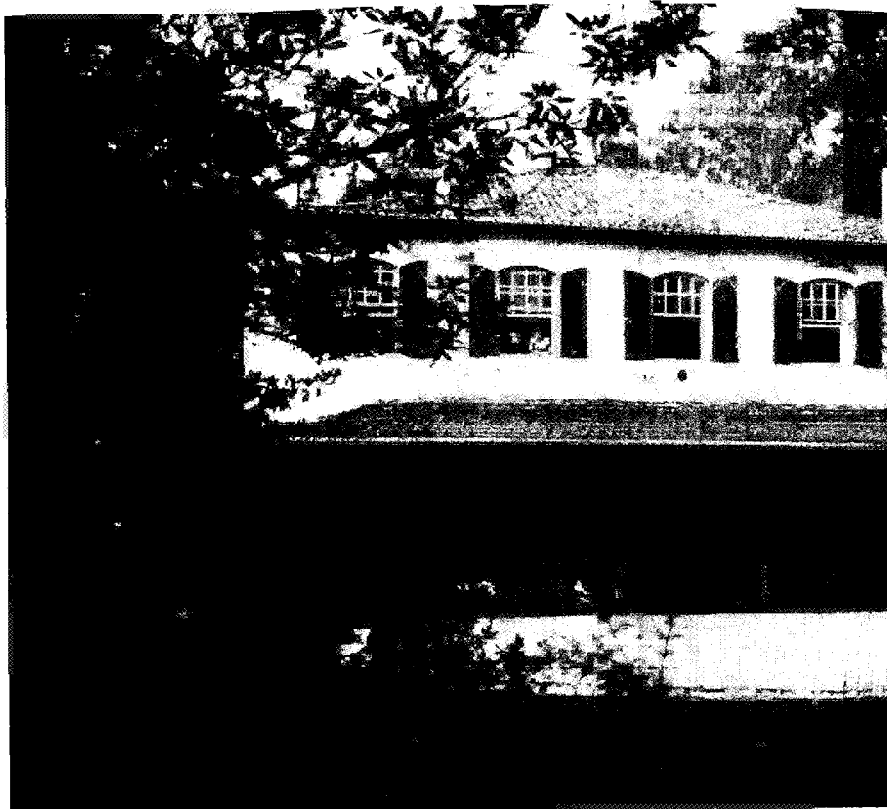
§ 2.º Aos funcionários civis que no fim de um ano de serviço não forem considerados aptos para as funções administrativas, ou em vista de doença comprovada, fica mantido o direito do regresso ao quadro a que pertenciam.

CAPÍTULO XXII

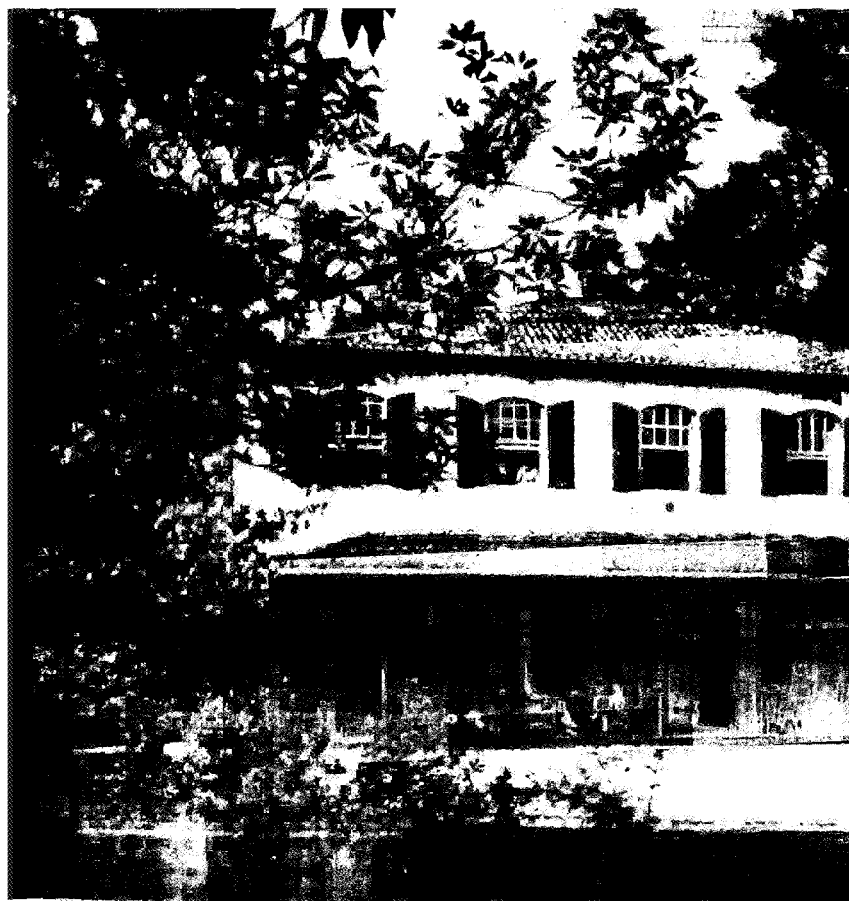
Disposições diversas

Art. 127.º Em todos os Conselhos, corpos ou tribunais administrativos, no caso de empate, o voto do presidente é de qualidade.

Art. 128.º Na capital publicar-se-á um *Boletim oficial* contendo as leis, decretos, regulamentos, e outros quaisquer diplomas régios ou provinciais que hajam de ser executados na província. Deverá também publicar os acordãos dos tribunais judiciais ou administrativos da província, as provisões eclesiásti-



CASA DA QUINTA DA CAMACHA, NA ILHA DA MADEIRA, ONDE NASCE



cas, os balancetes mensais dos municípios, e quaisquer relatórios, notícias e estatísticas que sejam de interesse público.

Art. 129.º Tudo quanto diga respeito a assuntos militares será publicado na Ordem à força armada, sem prejuízo da publicação no *Boletim oficial* dos diplomas legais de interesse geral.

Art. 130.º ~~Considera-se em vigor~~, provisoriamente, na província o Código administrativo aprovado por carta de lei de 4 de Maio de 1896, na parte exequível, salvas as disposições do presente decreto.

§ único. O governador geral mandará imediatamente proceder à coordenação de um Código administrativo da província, submetendo-o, no mais curto espaço de tempo possível e depois de aprovado em Conselho do Governo, à sanção do Governo da metrópole.

Art. 131.º O governador geral em Conselho do Governo deliberará sobre a oportunidade de se proceder à eleição de Câmaras municipais.

Art. 132.º A presente reorganização terá imediata execução, começando a contar-se todos os períodos de exercício de cargos de qualquer natureza a partir do dia 2 de Janeiro do próximo ano.

Art. 133.º O orçamento provincial para o ano económico de 1907-1908 será decretado pelo Ministério da Marinha e Ultramar.

Art. 134.º O governador geral mandará estudar e codificar todos os usos e costumes indígenas da província, que, depois do voto do Conselho do Governo, constituirão a lei reguladora dos actos, contratos e demandas de indígenas, desde que não ofendam os direitos de soberania ou não repugnem aos princípios de humanidade.

Art. 135.º O regime das circunscrições civis será desde já aplicado a todos os territórios ao Sul do Save.

Art. 136.º A Repartição dos serviços de marinha não será

organizada enquanto não fôr criada a marinha colonial, ficando os seus serviços a cargo do quartel-general da província.

Art. 137.º O concurso a que se refere o artigo 116.º será aberto um ano depois da publicação dêste decreto.

Art. 138.º Em qualquer caso omissio e enquanto o governador geral não providenciar em Conselho do Govêrno, considerar-se-á em pleno vigor na província a lei que sôbre o assunto vigorar na metrópole.

Art. 139.º O governador geral proporá ao Govêrno a composição dos quadros dos diversos serviços administrativos, vencimentos e mais condições para a execução do presente decreto.

Art. 140.º São extintas a Direcção das obras públicas da província, cujos serviços ficarão a cargo da Inspecção das obras públicas da província, e a Secretaria do Govêrno do distrito de Lourenço Marques, cujos serviços ficarão a cargo da Secretaria geral.

Art. 141.º Fica revogada a legislação em contrário.

O presidente do Conselho de ministros e os ministros e secretários de Estado de tôdas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 23 de Maio de 1907. — REI.
— *João Ferreira Franco Pinto Castelo Branco* — *António José Teixeira de Abreu* — *Fernando Augusto Miranda Martins de Carvalho* — *António Carlos Coelho de Vasconcelos Pôrto* — *Aires de Ornelas e Vasconcelos* — *Luciano Afonso da Silva Monteiro* — *José Malheiro Reimão*.

III

FORAL DE LOURENÇO MARQUES

/



Senhor — A experiência de alguns anos tem exuberantemente demonstrado os graves inconvenientes resultantes da execução das principais disposições do decreto, com força de lei, de 24 de Dezembro de 1902, que regulou os aforamentos de terrenos de que é proprietário o município de Lourenço Marques e mandou intentar pelo mesmo município, ou pelo governador geral de Moçambique, acções de reivindicação de terrenos contra indivíduos ou sociedades que ilegalmente os tenham occupado ou adquirido.

Os exagerados preços-bases do fôro fixados naquele decreto e as referidas acções de reivindicação têm produzido na população de Lourenço Marques uma tal repugnância em transaccionar sôbre terrenos existentes na área da cidade e provocado uma tão arreigada desconfiança com respeito aos direitos de propriedade, que se torna não só necessário mas até urgente a adopção de medidas destinadas a pôr côbro a um estado de coisas que afecta profundamente os interêsses do distrito e é menos abonatório da correcção dos nossos processos administrativos.

Depois que entrou em execução o decreto de 24 de Dezembro de 1902, apenas se realizou uma insignificante transacção sôbre 400 metros quadrados de terrenos municipais, ha-

vendo até sucedido que ficaram desertos dois concursos mandados abrir, em 1904 e 1905, pela Câmara municipal para a arrematação de algumas parcelas dos seus terrenos, facto êste deveras elucidativo para a apreciação das exageradas taxas de fôro que aquele diploma impôs.

Existem pendentes na Câmara muitos processos de aforamento de terrenos municipais, cuja mera posse foi justificada em Juízo, havendo ainda muitos possuidores de terrenos que desejam reconhecer-se foreiros, mas que o não fazem, não só por estarem sendo reivindicados os mesmos terrenos, mas também pelo elevado preço de fôro que lhes é exigido.

Das acções de reivindicação, incidindo algumas sôbre terrenos arrematados à porta do tribunal judicial, resulta também que muitos foreiros, não possuindo escrituras de aforamento e estando, portanto, em dívida dos respectivos foros, se retraem em regularizar a sua situação e obter os seus títulos, sendo certo que se à Câmara assiste o direito de reivindicar êsses terrenos, negando as respectivas benfeitorias, não teria ela vantagem alguma em adoptar tal procedimento, por isso que, feita a reivindicação, não encontraria quem se sujeitasse à enfiteuse pelo preço do fôro que teria de suportar.

Para agravar tão precária situação acresce ainda que, dentro da área da cidade de Lourenço Marques, há terrenos na posse do Estado, ignorando por vezes o particular se pertence a êste ou à Câmara um terreno que deseja adquirir.

Da existência de tais terrenos, não pertencendo à Câmara municipal, resultam os inconvenientes de esta não ser incitada pelo interêsse a cuidar do que lhe não pertence, e de ser obrigada a fazer nos aludidos terrenos avultadas despesas com iluminação, viação, limpeza, etc., sem dêles auferir lucro algum.

Há, pois, manifesta necessidade em que o município seja único proprietário dos baldios da cidade, preceito êste que, de resto, foi estabelecido na Portaria do comissário régio de Mo-

çambique, de 20 de Abril de 1895, e até confirmado pelo próprio decreto de 24 de Dezembro de 1902.

As acções de reivindicação, mandadas intentar pelo supra-citado decreto, constituem um meio violento, e nem sempre eficaz, de sanar irregularidades existentes nas concessões já feitas e de fazer entrar no caminho da legalidade occupações de terrenos mais ou menos abusivas. Mas por isso mesmo que é violento, arrasta consigo consideráveis inconvenientes, de que acima se faz sucinta resenha, e está em contradição com as condições especiais da população da cidade de Lourenço Marques. Preferível é, sem dúvida alguma, empregar processo mais suave, mais transigente, mais adequado a que, sem grandes atritos ou dificuldades, se consiga o fim a atingir — sanar o que não está correcto ou legal, para poder depois entrar-se num caminho regular conducente à prosperidade do distrito e cidade de Lourenço Marques.

Com o fim de satisfazer uma justa aspiração da população da cidade, é necessário reduzir algumas das taxas mínimas de fôro que, por exageradas, impedem a procura de terrenos; e, se há inconvenientes de certa gravidade em conceder aos enfiteutas a remissão do fôro por elles pretendida, julgou-se adequado, como compensação, reduzir o fôro inicial a uma taxa insignificante, 10 réis por metro quadrado, quando os mesmos enfiteutas hajam utilizado os terrenos em construções de determinado custo em função do valor dos terrenos.

Tais são, Senhor, as bases essenciais do decreto que tenho a honra de submeter à aprovação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar, em 20 de Setembro de 1906. — *Aires de Ornelas de Vasconcelos.*

Atendendo ao que me representou o Ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar;

Tendo ouvido a Junta consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros e usando da faculdade concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do primeiro Acto adicional à Carta constitucional da monarquia;

Hei por bem decretar o seguinte:

CAPÍTULO I

Da área da cidade de Lourenço Marques

Artigo 1.º A área da cidade de Lourenço Marques compõe-se:

a) De toda a área descrita e confrontada na Portaria provincial do commissário régio de Moçambique, de 20 de Abril de 1895, sendo a linha limite do lado do estuário do Espírito Santo, descrita no § 2.º do artigo 1.º, substituída pela estrada que, partindo da Ponta Vermelha, passa junto ao edificio da Câmara municipal e segue, sob a denominação de rua Henrique Costa e Nossa Senhora da Conceição, até à praça Mousinho de Albuquerque, a rua Tomaz de Almeida, até encontrar a avenida Garcia Rosado, e esta avenida até à estação do caminho de ferro.

b) De todos os terrenos que formavam a concessão do telégrafo submarino, descritos e confrontados no contrato de acôrdo e divisão feita entre o Governo e a companhia do telégrafo celebrado na Repartição superior de fazenda provincial em 10 de Setembro de 1903;

c) Da parte dos terrenos da concessão Somersshield, a que se refere o decreto de 3 de Setembro de 1903, artigo 1.º, § único, da alínea e);

d) De toda a vila da Ponta Vermelha.

CAPÍTULO II

Regularização das concessões já feitas

Art. 2.º A Câmara municipal de Lourenço Marques deverá chamar, por editais, com a maior publicidade possível, todos os proprietários e possuidores de terrenos situados dentro da área da cidade, a, no prazo máximo de seis meses, contados da data dos editais, apresentarem na Secretaria municipal os títulos, que tiverem, da propriedade ou posse desses terrenos.

§ único. Os editais deverão declarar que, decorridos os seis meses, não serão recebidos mais nenhuns títulos, devendo entender-se que os indivíduos que os não apresentarem a tempo não têm a fazer valer perante a Câmara municipal nenhum direito de propriedade ou posse sobre terrenos situados na área da cidade, nem exigir dela qualquer indemnização ou compensação.

Art. 3.º Apresentados os títulos nos termos do artigo antecedente, a Câmara municipal fá-los-á examinar competentemente e procederá com relação a cada um segundo os preceitos e as autorizações deste decreto.

Art. 4.º Quando pelo exame prescrito no artigo terceiro se verificar que em processo de aforamento de terrenos municipais houve irregularidades, a Câmara deverá considerá-las sanadas por disposição do presente diploma e dará aos foreiros novos títulos, por escritura pública lavrada em forma legal.

§ único. O disposto neste artigo só é aplicável aos processos de aforamento findos e por forma alguma aos pendentes ou que de futuro venham a efectuar-se.

Art. 5.º Sucedendo apresentarem-se dois ou mais indivíduos com títulos à propriedade do mesmo terreno, aplicar-se-á a doutrina do artigo antecedente àquele que tiver construído sobre o terreno em questão, pagando êle os foros atrasados, no caso de os dever, e, não tendo nenhum deles construído, àquele que hou-

ver pago fôro ou àquele cujo título tiver mais valor jurídico do que os dos outros. Aos restantes pretendentes dará a Câmara municipal outros terrenos de extensão igual à do terreno disputado, sujeitos ao mesmo fôro, se elles não preferirem fazer valer no fôro competente os direitos que julgarem ter.

Art. 6.º Se algum indivíduo estiver, sem título de espécie alguma, na posse, públicamente demonstrada por facto de construção ou por outro facto evidentemente possessório, de algum terreno da cidade, a Câmara municipal deverá fazer-lhe a concessão desse terreno, conforme dispõe o artigo 3.º, independentemente de hasta pública, mediante o respectivo fôro designado na correspondente tabela anexa ao presente decreto.

Art. 7.º Os indivíduos que sem título algum estiverem de posse de terrenos municipais, sem que essa posse seja justificada ou demonstrada públicamente, como no caso previsto no artigo precedente, ficarão sujeitos às disposições applicáveis do Código civil português, devendo a Câmara promover o respectivos processos dentro do prazo improrrogável de doze meses que se seguir ao período de seis meses fixado no § único do artigo 2.º.

Art. 8.º São válidas tôdas as concessões feitas pela Câmara municipal, antes da Portaria provincial do commissário régio, de 23 de Março de 1895, fora da área da cidade marcada pelo artigo 1.º dêste diploma, quando não forem situadas fora da linha das máximas preamares para o lado das águas.

Art. 9.º A Câmara municipal de Lourenço Marques abster-se-á de fazer concessões de terrenos enquanto não estiverem cumpridos os preceitos dêste diploma, cuja execução possa ser prejudicada por essas concessões.

§ único. Não serão tomados em consideração os pedidos de concessão feitos desde a publicação dêste diploma até o cumprimento dêste artigo.

CAPÍTULO III

Da concessão de terrenos municipais

Art. 10.º Cumpridas as prescrições dos artigos precedentes, a Câmara municipal procederá à divisão dos terrenos municipais não concedidos ou de que não necessite em talhões numerados de área compreendida entre 1:000 a 2:500 metros quadrados.

§ único. Esses talhões serão lançados na planta cadastral da cidade.

Art. 11.º A Câmara avisará em dois números seguidos do *Boletim oficial* da província que a planta cadastral, a que se refere o artigo antecedente, se acha em exposição na Secretaria municipal.

Art. 12.º A concessão de terrenos municipais far-se-á por aforamento em hasta pública.

§ único. O fôro é por metro quadrado de terreno e pago em moeda corrente na província.

Art. 13.º O preço de base de fôro é o fixado nas tabelas anexas ao presente decreto.

CAPÍTULO IV

Do processo de concessão de terrenos municipais

Art. 14.º Os pedidos de concessão de terrenos municipais serão feitos por meio de requerimento dirigido ao presidente da Câmara, no qual se mencionará o talhão ou talhões pedidos.

§ 1.º Não podem ser concedidos a um mesmo indivíduo mais de dois talhões contíguos.

§ 2.º O requerente juntará ao requerimento um certificado

de haver efectuado na Secretaria da Câmara, à ordem do respectivo presidente, o depósito da quantia de 25\$000 réis, por cada talhão.

§ 3.º O requerimento para concessões será entregue na Secretaria da Câmara, recebendo o requerente um recibo passado pelo escrivão da Câmara, designando o dia e hora do recebimento.

§ 4.º Para os fins do parágrafo antecedente, haverá na Secretaria um livro especial para o registo de entrada dos requerimentos pedindo concessões de terrenos.

Art. 15.º O requerimento entrado será logo enviado para informar ao director da Repartição técnica e ao escrivão da Câmara, tendo cada um dêles dois dias para prestar a sua informação.

Art. 16.º Cumpridas as formalidades do artigo precedente, será o requerimento, informado, presente na primeira sessão da Câmara, na qual se marcará dia para arrematação, que deverá ter lugar dentro de vinte dias, a contar dos editais que deverão ser afixados no dia seguinte ao da sessão.

Art. 17.º Passar-se-á certidão de afixação dos editais, a qual será junta ao processo.

§ único. Os editais serão publicados, dentro do prazo marcado no artigo precedente, em dois números consecutivos do *Boletim oficial* da província, e num dos jornais da localidade.

Art. 18.º O arrematante é obrigado a depositar na tesouraria municipal, dentro de três dias, a contar da praça, a importância do fôro de um ano.

§ 1.º Se o depósito não estiver realizado findo êsse prazo, ficará sem efeito a praça, perdendo o arrematante o depósito feito nos termos do § 2.º do artigo 14.º.

§ 2.º O arrematante que não tiver feito o depósito não será admitido a lançar em nova praça que se abra dêsse terreno.

§ 3.º Sendo negada pelo Conselho administrativo a aprovação da concessão, será restituído o depósito.

Art. 19.º Qualquer indivíduo que queira concorrer à praça deverá efectuar o depósito de que trata o § 2.º do artigo 14.º.

Art. 20.º Haverá sempre licitação verbal, no acto da praça, tomando-se por base o preço do respectivo fôro fixado na correspondente tabela anexa a este decreto.

Art. 21.º Da arrematação lavrar-se-á um auto.

Art. 22.º O primeiro requerente gozará do direito de preferência, devendo usar dêle até o encerramento do auto da praça.

Art. 23.º Feita a adjudicação, poderão os concorrentes, excepto o adjudicatário, levantar os seus respectivos depósitos.

Art. 24.º Depois da arrematação, tendo sido pago o fôro designado no artigo 18.º, será, dentro de dez dias, o processo enviado ao governador do distrito, a-fim-de o submeter à sanção do Conselho administrativo.

Art. 25.º No prazo de quinze dias, contados da data da publicação no *Boletim oficial da província* do acordão que conceder a aprovação à concessão, deverá ser lavrada a respectiva escritura pública.

§ 1.º Sendo negada a aprovação pelo Conselho administrativo, poderá o adjudicatário levantar os depósitos a que se referem o § 2.º do artigo 14.º e artigo 18.º.

§ 2.º Se dentro de trinta dias o Conselho administrativo não tiver resolvido sobre a concessão, considerar-se-á esta aprovada, devendo o presidente da Câmara officiar no dia seguinte ao governador do distrito participando o facto.

Art. 26.º O concessionário, a seu pedido, tem direito a que seja reduzido a 10 réis por metro quadrado o fôro do seu terreno, quando se derem alguns dos seguintes casos:

1.º Quando o fôro da adjudicação tenha sido inferior a 80 réis por metro quadrado, logo que tenha efectuado no seu terreno construções, quer estejam, ou não, concluídas, de acôrdo com o projecto aprovado pela Câmara, avaliadas oficialmente em 200\$000 réis, ou 250\$000 réis, conforme aquele

fôro houver sido, respectivamente, inferior a 40 réis ou compreendido entre 40 e 80 réis por metro quadrado;

2.º Quando o fôro da adjudicação haja sido superior a 80 réis por metro quadrado, logo que nas mesmas condições tenha efectuado construções oficialmente avaliadas em custo não inferior a um décimo do valor do terreno, computado em vinte pensões de referido fôro.

§ 1.º Igual direito assiste aos indivíduos que legalmente obtiverem concessões de terrenos por aforamento, ao abrigo do decreto com fôrça de lei de 24 de Dezembro de 1902.

§ 2.º A redução do fôro não dispensa o concessionário do cumprimento da obrigação imposta no artigo 35.º do presente decreto e da sujeição às penalidades no mesmo artigo designadas, quando tal cumprimento se não verifique.

CAPÍTULO V

Disposições diversas

Art. 27.º O Governo geral de Moçambique reserva-se o direito de escolher para quaisquer obras de utilidade pública o talhão ou talhões que entender necessários dentro das antigas concessões do telégrafo e Somersshield.

§ único. Este direito finda com o prazo de seis meses fixado nos artigos 2.º e 9.º do presente decreto.

Art. 28.º O domínio directo do município é imprescritível.

Art. 29.º O município de Lourenço Marques tem privilégio sobre o valor dos prédios enfitêuticos, independentemente de quaisquer ónus que sobre elles pesem, pelos fôros em dívida dos últimos cinco anos.

Art. 30.º As disposições do Código civil que não estejam em desacôrdo com as disposições dêste decreto são applicáveis aos aforamentos de terrenos em Lourenço Marques.

Art. 31.º O Estado cede, para todos os efeitos, ao município de Lourenço Marques o domínio directo de todos os terrenos, dentro da área da cidade de Lourenço Marques, fixada no artigo 1.º, que até à data da publicação dêste decreto tiver concedido.

Art. 32.º O Estado cede ao mesmo município o domínio directo de todos os terrenos dentro da área da cidade, fixada como ficou dito no artigo precedente, que actualmente está reivindicando em virtude do decreto com força de lei de 24 de Dezembro de 1902, à medida que os respectivos ocupantes se forem reconhecendo foreiros.

Art. 33.º O Governo geral da província de Moçambique mandará entregar à Câmara municipal todos os livros ou documentos respeitantes às concessões a que se referem os artigos 31.º e 32.º.

Art. 34.º Podem ser convertidos em aforamento, independentemente de hasta pública, os arrendamentos dos terrenos situados dentro da área da cidade definida no artigo 1.º, quando os respectivos arrendatários hajam realizado benfeitorias de valor igual ou superior a um terço do valor do terreno, computado em vinte pensões do fôro referido à data dos arrendamentos.

Art. 35.º Os possuidores de terrenos municipais que, findos três anos, a contar da data da escritura a que se refere o artigo 25.º, não tiverem concluído as construções que se propuseram realizar, de acôrdo com os respectivos projectos approvados pela Câmara, ficarão sujeitos ao pagamento de uma multa correspondente a dois anos do fôro pelo qual foi feita a adjudicação; sendo-lhes concedido mais um ano para concluir as referidas construções.

§ único. Por cada ano a mais, além do que lhes foi concedido nos termos do presente artigo, pagarão os possuidores o fôro da adjudicação e mais 50 por cento, até que as construções estejam concluídas de acôrdo com os respectivos projectos approvados pela Câmara.

Art. 36.º Ao pagamento das multas a que se refere o artigo antecedente é applicável o disposto no artigo 29.º.

Art. 37.º Nenhum proprietário poderá construir sem aprovação pela Câmara Municipal, ouvida a Repartição técnica, da planta e alçado da construção.

Art. 38.º Quando o requerente de terreno fôr estrangeiro, deverá juntar ao requerimento a declaração de que se sujeita às leis e tribunais portuguezes em tudo quanto tiver relação com a sua concessão.

Art. 39.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de Setembro de 1906. — REI. — *Aires de Ornelas de Vasconcelos.*

IV

ORGANIZAÇÃO DO PÔRTO E CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

/



Sendo da maior conveniência e da mais imperiosa necessidade organizar os serviços relativos à exploração do pôrto de Lourenço Marques, por forma que êle possa cabalmente satisfazer as justas exigências da navegação e do comércio;

Tendo a experiência demonstrado os inconvenientes que para a boa administração do pôrto resultam de nela terem ingerência directa e simultânea diversas Estações de serviço público, que, embora em estreitas relações com o pôrto, têm funções privativas inteiramente distintas da sua exploração;

Convindo, pelas razões expostas, que todos os serviços relativos à exploração commercial do pôrto sejam confiados a uma Direcção especial de serviço público, à qual deve estar igualmente entregue a execução das obras de melhoramento do pôrto, que têm o fim principal de servirem à sua exploração;

Havendo, por outro lado, uma Direcção de serviço, a dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, que, pelas condições especiais do seu funcionamento, mais intimamente se relaciona com a exploração do pôrto, sendo indispensável que entre uns e outros serviços se mantenha a mais completa concordância e harmonia de execução;

Sendo assim de manifesta vantagem que, embora, atentas a sua importância e natureza especial, se conservem distintas as

duas Direcções, ambas fiquem dependentes de uma só administração superior que superintenda nos serviços do pôrto e no dos caminhos de ferro, subsidiário do primeiro;

Sendo de superior conveniência para o serviço público que esta administração tenha a sua sede em Lourenço Marques, dando-se-lhe a autonomia necessária para que, sem prejuízo da fiscalização e da dependência do Govêrno da metrópole, exercida por intermédio do Govêrno geral da província de Moçambique, ela possa acompanhar de perto o funcionamento dos importantes serviços que lhe são confiados, e acudir, sem demoras prejudiciais, às mais instantes necessidades;

Convindo para o seu bom funcionamento que na referida administração estejam representados, não só os serviços públicos que mais estreitas relações tenham com o pôrto e com os caminhos de ferro, mas ainda as corporações mais directamente interessadas em um e outros;

E tendo sido criada em 1895 uma entidade, a Comissão permanente dos melhoramentos do pôrto de Lourenço Marques, que desde então se tem occupado, com a maior dedicação e com manifesto proveito público, de tudo quanto interessa ao desenvolvimento do mesmo pôrto e à defesa dos seus bons créditos, sendo por isso de justiça que a essa entidade, convenientemente modificada, seja confiada a administração que agora se pretende organizar;

Tendo ouvido a Junta consultiva do ultramar e o Conselho de ministros;

Usando da faculdade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do primeiro Acto adicional à Carta constitucional da monarquia;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º A administração superior do pôrto e dos caminhos de ferro de Luourenço Marques, tanto no que se refere aos serviços de estudos e construção, como no que respeita aos serviços de exploração, é confiada à actual Comissão perma-

nente dos melhoramentos do pôrto de Lourenço Marques, que passa a denominar-se «Conselho de administração do pôrto e caminhos de ferro de Lourenço Marques» e será modificada na sua composição e atribuições segundo as disposições do presente decreto.

Art. 2.º É extinta a actual Comissão do caminho de ferro da Swazilandia e pôrto de Lourenço Marques, criada por decreto de 28 de Março de 1905, passando as suas atribuições a ser exercidas, com as modificações agora decretadas, pelo Conselho de administração de que trata o artigo anterior.

Art. 3.º A actual Direcção das obras do pôrto de Lourenço Marques, criada por decreto de 28 de Março de 1905, passa a denominar-se «Direcção do pôrto de Lourenço Marques» e terá a seu cargo:

1.º A execução dos projectos aprovados, relativos à baliagem e iluminação do pôrto e da baía, e ao canal de acesso ao pôrto comercial, e à conservação das obras executadas;

2.º O estudo e execução de tôdas as obras de melhoramentos do pôrto, conforme os projectos aprovados, compreendendo dragagens, aterros, muros de cais, docas de abrigo e de reparação de navios, vias férreas, armazéns, montagem de aparelhos de carga e descarga, instalações complementares, e a conservação das mesmas obras;

3.º A direcção, segundo os regulamentos aprovados, de todos os serviços de exploração comercial do pôrto, compreendendo acostagens aos cais, carga e descarga dos navios, no fundeadouro e junto dos cais, armazenagem e transporte de mercadorias dentro do recinto dos cais, reparação de navios e outros serviços complementares;

4.º A fiscalização das obras a executar na baía ou no pôrto por motivo de concessões feitas a companhias ou particulares;

5.º A superintendência na organização e funcionamento dos serviços sanitários do pôrto.

Art. 4.º O pessoal da Direcção do pôrto de Lourenço Mar-

ques será composto de um engenheiro director, de um engenheiro adjunto e do que fôr fixado, com as suas atribuições, em diploma especial.

O Conselho de administração poderá, porém, contratar desde já, com aprovação do Governo geral e sob a proposta do director do pôrto, um empregado idóneo, que será denominado «chefe dos cais», para auxiliar o director nos serviços de exploração.

§ único. Até à publicação do diploma a que se refere o artigo anterior, a Direcção do pôrto poderá conservar o pessoal que se acha actualmente ao serviço, quer na construção quer na exploração do pôrto.

Art. 5.º O Governo geral poderá adoptar, provisoriamente, tôdas as providências que entender necessárias, sob proposta do Conselho de administração, para a boa organização da exploração do pôrto, até à publicação dos diplomas que regulem os respectivos serviços.

Art. 6.º Os serviços de estudos, construção e exploração dos caminhos de ferro de Lourenço Marques às fronteiras do Transvaal e da Swazilandia, ou a qualquer ponto do distrito de Lourenço Marques, serão exercidos pela actual Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques.

Incumbe igualmente a esta Direcção a fiscalização da construção e da exploração de linhas férreas no distrito de Lourenço Marques, complementares das que pertencem ao Estado, quando concedidas a companhias.

§ 1.º A Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será exercida por um engenheiro director, auxiliado por um engenheiro adjunto. O restante pessoal, bem como as atribuições que a todos competem, e os serviços da Direcção serão fixados em diploma especial.

§ 2.º É suprimido o lugar de sub-director do caminho de ferro.

§ 3.º Até à publicação do diploma a que se refere o § 1.º

do presente artigo a Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques conservará o pessoal antecedente em serviço, e bem assim a organização de serviços em vigor, salvo o disposto no presente decreto.

Art. 7.º O Conselho de administração do porto e dos caminhos de ferro de Lourenço Marques será composto do seguinte modo:

Governador do distrito, presidente;

Inspector das obras públicas da provincia;

Director do porto de Lourenço Marques;

Director dos caminhos de ferro de Lourenço Marques;

Capitão do porto;

Director da alfândega de Lourenço Marques;

Presidente da Câmara municipal;

Presidente da Associação commercial;

Agente do Banco nacional ultramarino em Lourenço Marques;

Quatro commerciantes da praça de Lourenço Marques;

Um secretario, sem voto.

§ 1.º O número de vogais do Conselho de administração não pode ser augmentado sem autorização do Governo da metrópole, salvo o disposto no § 2.º do presente artigo.

§ 2.º As sessões do Conselho de administração, em que haja a tratar de contratos, arrematações, ou outros actos que exijam a sua presença como fiscal da lei, deverá sempre assistir, convocado pelo presidente, o procurador da Coroa e Fazenda.

Art. 8.º Os quatro representantes do comércio e navegação serão eleitos pelo Conselho de administração, devendo, porém, a escolha ser confirmada pelo governador geral. Dêstes commerciantes um será escolhido entre os agentes das companhias de navegação com carreiras regulares para o porto, e outro entre os agentes expedidores de mercadorias.

Art. 9.º Os actuais commerciantes que fazem parte da Comis-

são permanente de melhoramentos do pôrto farão parte do Conselho de administração do pôrto e dos caminhos de ferro de Lourenço Marques até à primeira eleição, que deverá ter lugar na primeira sessão de Janeiro de 1907.

§ 1.º A eleição dos quatro membros representantes do comércio e da navegação será repetida de dois em dois anos, podendo haver reeleição.

§ 2.º Poderão ser eleitos para o Conselho de administração negociantes estrangeiros domiciliados em Lourenço Marques, pelo menos, nos últimos dois anos.

Art. 10.º Os vogais natos do Conselho de administração poderão ser substituídos por quem, no caso de impedimento legal, desempenhe as suas funções.

§ único. Os vogais natos, funcionários do Estado, não podem faltar à sessões do Conselho, excepto por motivo de doença, ou de serviço urgente, legalmente justificado.

Art. 11.º Quando por qualquer motivo deixar de fazer parte do Conselho um dos membros eleitos, escolherá o mesmo Conselho o seu substituto, devendo a escolha ser confirmada pelo governador geral.

§ único. Deixará de fazer parte do Conselho o vogal eleito que durante três meses consecutivos deixar de comparecer às sessões, sem justificar as suas faltas.

Art. 12.º O secretário do Conselho será nomeado pelo governador geral.

Art. 13.º Compete ao Conselho de administração:

1.º Superintender na balizagem, farolamento e pilotagem da baía e do pôrto;

2.º Superintender na exploração, construção e administração do pôrto e dos caminhos de ferro, respeitando o que superiormente esteja determinado pelos regulamentos especiais de cada um desses serviços, ou planos gerais superiormente aprovados pelo Governo da metrópole;

3.º Estudar a organização dos diversos serviços que tenham

relação com o pôrto e promover que o seu funcionamento seja feito do modo mais conveniente aos interesses do mesmo pôrto, propondo ao Govêrno geral tôdas as modificações nos referidos serviços que para tal fim entender necessárias; promover perante o Govêrno geral, ou perante as corporações particulares, tudo o que entender necessário a bem do comércio e da navegação;

4.º Consultar, a convite do Govêrno geral, sôbre quaisquer trabalhos que êle deseje fazer, ou quaisquer serviços públicos que intente criar e que importem alteração nos serviços sôbre que superintende o Conselho;

5.º Aprovar as bases para empreitadas de obras a fazer no pôrto ou nos caminhos de ferro, sendo essas bases organizadas e submetidas à aprovação do Conselho pelos directores dos respectivos serviços;

6.º Arrecadar receitas públicas destinadas ao fundo especial dos serviços a seu cargo, administrá-las e applicá-las aos mesmos serviços, segundo a distribuição anual que tenha proposto e tenha sido aprovada pelo Govêrno da metrópole, ou ainda sem dependência dessa distribuição, ou aprovação, em casos que entenda de urgente necessidade e quando disponha dos fundos necessários, justificando depois a urgência para com o Govêrno geral. Para êsse fim o Conselho organizará, até 30 de Novembro de cada ano, o seu orçamento privativo, cujo saldo nunca passará a fazer parte da receita provincial;

7.º Dar parecer, até 30 de Setembro de cada ano, sôbre os projectos de orçamento de receita e despesa anual ordinária do pôrto e caminhos de ferro para o ano económico seguinte;

8.º Dar parecer sôbre todos os projectos e orçamentos que devam ser submetidos à aprovação do Govêrno da metrópole e digam respeito ao pôrto ou caminhos de ferro;

9.º Aprovar variantes ou modificações aos projectos de obras já aprovadas pelo Govêrno, desde que não haja aumento de despesa;

10.º Dar parecer sobre os projectos de regulamentos gerais, ou suas modificações, apresentados pelos directores do pôrto e caminhos de ferro e que tenham de ser submetidos à aprovação do Govêrno da metrópole, e aprovar os regulamentos de serviço interno ou suas modificações;

11.º Dar parecer sobre o estabelecimento ou modificação de tarifas dos caminhos de ferro e pôrto e pautas alfandegárias, e sobre contratos de serviços combinados que tenham de ser submetidos à aprovação do Govêrno da metrópole;

12.º Autorizar a aquisição, nos termos da legislação vigente, de terrenos necessários ao pôrto e caminhos de ferro, a troca e arrendamento dos que estiverem disponíveis e bem assim as vendas de material inutilizado;

13.º Deliberar sobre acções a intentar ou a sustentar;

14.º Deliberar sobre indemnizações ou reembolsos a conceder, e cuja importância exceda 100\$000 réis;

15.º Dar parecer fundamentado sobre nomeações, promoções, penalidades e recompensas do pessoal, sob proposta dos respectivos chefes de serviço;

16.º Aprovar os projectos e deliberar sobre a execução de obras incluídas nas tabelas de despesa, e cujos orçamentos totais não excedam 20:000\$000 réis;

17.º Deliberar sobre contratos de fornecimentos de materiais de importância compreendida entre 500\$000 réis e 60:000\$000 réis, e sobre contratos de obras ou serviços compreendidos entre os mesmos limites, cujos projectos ou orçamentos de valor igual ou superior a 60:000\$000 réis tenham sido aprovados pelo Govêrno da metrópole, bem como sobre a sua execução por secções de valor igual, ou inferior, àquele limite, tudo no caso em que haja verba especialmente consignada na tabela de despesa e quando a divisão por secções tenha sido aprovada pelo mesmo Govêrno.

Todos os materiais que tiverem de ser adquiridos na Europa.

por não se poderem adquirir na província, devê-lo-ão ser por intermédio do Ministério da Marinha e do Ultramar;

18.º Deliberar sobre os contratos de trabalhos por unidades e em quantidade indeterminada, ainda que a importância total presumível desses trabalhos exceda 60:000\$000 réis, desde que se refiram a obras ou serviços autorizados nas tabelas de despesa, com projectos, orçamentos e séries de preços aprovados pelo Governo da metrópole, e que os preços do contrato sejam inferiores aos da referida série;

Os fornecimentos e os contratos a que se referem os n.ºs 17.º e 18.º do presente artigo serão contratados por concurso público, quando por interesse do Estado, ou urgência comprovada, o Conselho não julgar preferível o concurso limitado ou a encomenda ou contrato directo, devendo, quanto possível, ser atendida a indústria nacional, tendo em atenção a igualdade de preço ou qualidade, o ágio do ouro e os prazos dos fornecimentos;

19.º Submeter à aprovação superior as contas, por anos económicos, da administração do porto e dos caminhos de ferro, e publicar em cada mês um resumo (balancete) da receita e despesa do mês anterior;

20.º Organizar agências do porto e dos caminhos de ferro nos pontos onde as conveniências do serviço o indicarem, devendo submeter à aprovação do governador geral a escolha dos respectivos agentes, que serão sempre contratados, e a dotação das agências, dentro das verbas autorizadas;

21.º Publicar anualmente a parte dos relatórios dos directores e chefes de serviço do porto e dos caminhos de ferro que não contenham matéria reservada; e bem assim os anúncios, estatísticas, artigos, notícias e estudos que julgar convenientes à propaganda dos bons créditos do porto e dos caminhos de ferro, tudo dentro das verbas para tal fim destinadas.

Art. 14.º O Conselho de administração reunir-se-á uma vez

por mês, em dia previamente fixado, e, extraordinariamente, sempre que fôr necessário.

§ 1.º O Conselho de administração não poderá funcionar sem ter presentes o presidente e oito dos seus vogais, entre os quais o director, ou directores, dos serviços sobre que o Conselho tenha de ser ouvido especialmente.

§ 2.º As actas de cada sessão serão lidas e aprovadas na sessão imediata, e assinadas pelo presidente e secretário do Conselho.

§ 3.º As propostas e consultas que hajam de ser submetidas à aprovação superior serão assinadas pelo presidente do Conselho de administração e inspector das obras públicas.

Art. 15.º As deliberações do Conselho de administração, sempre que se refiram a nomeações provisórias, e a qualquer alteração provisória do pessoal dos respectivos quadros, ou ainda quando envolvam modificações de serviço, serão publicadas no *Boletim oficial* da província.

Art. 16.º Tôda a correspondência oficial dirigida ao Conselho de administração deverá ser aberta pelo inspector das obras públicas, e será por êste presente ao presidente do Conselho de administração na primeira sessão que se seguir ao seu recebimento.

Art. 17.º O Conselho de administração dará conhecimento ao Govêrno geral das suas deliberações; o governador geral poderá, sempre que o entenda necessário, intervir na execução dessas deliberações ou suspendê-las, submetendo nesse caso o processo à apreciação do Govêrno da metrópole, depois de ouvido novamente o Conselho de administração.

§ único. O governador geral poderá, quando o entenda conveniente, assistir às sessões do Conselho de administração, do qual tomará a presidência.

Art. 18.º O governador geral, ouvidos os chefes dos diversos serviços que pela sua natureza têm estreitas relações com a exploração do pôrto e caminhos de ferro, tomará tôdas as pro-

vidências da sua competência, ou proporá ao Govêrno as que entender necessárias a-fim-de assegurar o mais conveniente funcionamento de todos êsses serviços e definir as attribuições dos respectivos chefes

§ 1 ° Deverá entender-se, pelo que respeita ao serviço da capitania, que a esta competem privativamente as funções de policia e segurança da navegação na baía e no pôrto, a resolução de conflitos e applicação de penalidades aos capitães e donos dos navios, nos termos da legislação em vigor

§ 2 ° O serviço da alfândega exerce-se no fundeadouro e nas áreas dos cais e dos caminhos de ferro, mas sòmente no que diz respeito à acção fiscal, nos termos dos regulamentos em vigor, não podendo intervir directamente nos serviços de exploração a cargo da Direcção do pôrto, e sòmente reclamar o que julgar conveniente da Direcção do pôrto ou da dos caminhos de ferro, e, quando o assunto exceda as attribuições daquelas Direcções, ao Conselho de administração, ou ao Govêrno geral

Art 19 ° O inspector das obras públicas, com os directores do pôrto e dos caminhos de ferro, estudará e proporá ao Conselho de administração, a-fim-de serem incluídos nos regulamentos gerais de serviço de que tratam os artigos 3 ° e 4 °, as disposições convenientes para que os serviços a cargo das duas Direcções sejam executados em completa concordância, definindo-se as attribuições de cada Direcção

§ único Ficará sob a acção do director do pôrto o serviço de cargas, descargas e transportes de mercadorias dentro da área vedada dos cais construídos ou em construção, e sob a do director dos caminhos de ferro todo o movimento de carga, descarga, classificação de vagões e formação de combóios fora daquele recinto

Art 20 ° Na organização dos regulamentos relativos às duas Direcções sob a dependência do Conselho de administração deverá atender-se à mais conveniente simplificação e

economia dos serviços e distribuição do pessoal, podendo ser unificados alguns desses serviços, tais como o dos armazéns gerais e oficinas.

Art. 21.º Os fornecimentos de materiais poderão pelo Conselho de administração ser feitos em comum para o pôrto e caminhos de ferro, e ainda mesmo quando os armazéns gerais não estejam unificados, fixando-se a parte do fornecimento destinado a cada uma das duas Direcções.

Art. 22.º O presidente do Conselho de administração poderá, a requisição escrita de qualquer dos seus membros, convocar o chefe do serviço de saúde, ou o médico do pôrto, o director dos correios, ou o das obras públicas, ou qualquer dos engenheiros, ou chefes de serviço que estejam na sede do distrito, mas estes não terão voto.

Art. 23.º Ao presidente do Conselho de administração compete presidir às sessões, encaminhar e dirigir os trabalhos.

Art. 24.º As funções executivas e fiscais do Conselho de administração serão exercidas pelo inspector das obras públicas, que é para com êle responsável.

Art. 25.º Ao inspector das obras públicas compete como membro do Conselho:

1.º Preparar todos os assuntos que tenham de ser presentes ao Conselho, e que não constituam propostas da iniciativa de qualquer dos seus membros;

2.º Informar o Conselho de qualquer irregularidade ou falta grave cometida nos serviços do pôrto ou dos caminhos de ferro, quer no cumprimento das deliberações do Conselho quer na execução dos regulamentos em vigor;

3.º Fazer cumprir as deliberações do Conselho e os regulamentos em vigor, fiscalizando a sua execução;

4.º Suspender das suas funções, em casos urgentes, qualquer dos funcionários ou empregados do pôrto ou caminhos de ferro, dando parte circunstanciada e immediata ao presidente do Conselho de administração;

5.º Receber e expedir toda a correspondência referente ao Conselho de administração e que só por elle poderá ser assinada;

6.º Resolver quaisquer casos urgentes que se dêem no serviço do porto ou dos caminhos de ferro, quando essa resolução exceda as attribuições dos respectivos directores e não possa ser consultado com a necessária brevidade o Conselho de administração.

§ único. Compete também ao inspector das obras públicas a inspecção de todos os serviços técnicos e administrativos relativos às obras públicas, caminhos de ferro e portos da provincia, e bem assim o desempenho de quaisquer outras comissões de serviço técnico, próprias da sua categoria, que lhe forem incumbidas pelo governador geral.

Art. 26.º Ao secretário do Conselho compete a redacção das actas e cumprir as determinações do inspector das obras públicas.

Art. 27.º O inspector das obras públicas é responsável pelo cumprimento dos regulamentos em vigor no porto e caminhos de ferro, propondo ao Conselho quaisquer alterações que nêles entenda dever introduzir.

Art. 28.º O fundo especial do Conselho de administração será constituído por:

1. 50 por cento dos aumentos de receita líquida do porto e caminhos de ferro, avaliados sobre as médias das receitas dos últimos dois anos económicos de 1904-1905 e 1905-1906;

2. Os juros dos depósitos dos capitais disponíveis do Conselho de administração;

3. Os fundos que hoje sejam arrecadados, provenientes das disposições em vigor da Portaria do commissariado régio, de 24 de Dezembro de 1895, e os determinados pelo § 2.º do artigo 1.º da lei de 15 de Julho de 1903.

Art. 29.º Os fundos do Conselho de administração serão cobrados pelos agentes do Governo, e depositados pela Ins-

pecção de fazenda no Banco nacional ultramarino, à ordem do mesmo Conselho, e serão destinados:

1.º Ao pagamento de obras ou estudos a que se refere o n.º 6.º do artigo 10.º;

2.º Ao pagamento dos juros e amortização de qualquer empréstimo realizado pelo Conselho de administração em virtude de resoluções homologadas pelo Govêrno da metrópole.

Art. 30.º As operações de crédito serão reguladas por forma que a totalidade dos encargos sucessivamente contraídos caiba sempre nas disponibilidades do fundo especial, não se tendo em conta os aumentos acidentais que êste possa ter.

Art. 31.º Será criada e gerida pelo Conselho de administração uma caixa especial de socorros do pessoal administrativo e jornaleiro do pôrto e caminhos de ferro de Lourenço Marques.

§ único. Será extinta a caixa de socorros que actualmente funciona na Direcção dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, sendo transferidos para a nova caixa os fundos existentes naquela, sem prejuízo das regalias que desfrutam os actuais sócios.

Art. 32.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 20 de Setembro de 1906 — REI. — *Aires de Ornelas de Vasconcelos*.

(*Diário do Govêrno* n.º 215 — Rectificação ao n.º 217)

V

PRORROGAÇÃO
DOS ARRENDAMENTOS
DOS PRAZOS
DA ZAMBÉZIA

/



Sendo reconhecida a necessidade e a oportunidade de dar novos incitamentos à exploração agrícola da vasta região da Zambézia, procurando dar ao regime dos Prazos da Coroa uma interpretação que, correspondendo aos seus princípios, por igual atenda às condições especiais do trabalho e às circunstâncias que muitas vezes o dificultam, atrasam ou prejudicam;

Considerando que, com esta justificação, sempre com fundamento em informações favoráveis das Estações competentes, e atendendo a reclamações dos agricultores, prorrogações especiais de arrendamentos têm sido concedidas pelo Governo aos arrendatários dos Prazos da Coroa, resultando, porém, que estas concessões especiais deixaram sujeitos à contingência da prorrogação em hasta pública grande número de outros arrendamentos;

Considerando que, no notável relatório da Comissão nomeada em 1889 para estudar a importante questão dos Prazos da Coroa, se considerava a prorrogação dos arrendamentos em hasta pública como impossibilitando a instituição de fazendas e a consolidação de capitais na terra, favorecendo a conservação de Prazos parasitas, e, por consequência, como seria iníquo arruinar quem praticasse o bom serviço do arroteamento de

terrenos, o Governo ~~teria de~~ arbitrariamente conceder as prorrogações dos arrendamentos.

Tendo ouvido a Junta consultiva do ultramar e o Conselho de ministros, e usando da autorização concedida ao Governo pelo § 1.º do artigo 15.º do Acto adicional à Carta constitucional da monarquia, de 5 de Julho de 1852: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o governador geral da província de Moçambique, ouvido o Conselho do Governo, a prorrogar por quinze anos, sôbre o período por que tenham sido celebrados, os arrendamentos dos Prazos da Coroa da Zambézia, logo que se verifique e prove que têm sido regularmente cultivados e valorizados por benfeitorias, criação de novas plantações ou aumento das existentes, e ainda se cultiva em especial a cana sacarina com destino ao fabrico de açúcar, mantidas as rendas actuais e o *bonus* a que se refere o artigo 9.º do regulamento dos Prazos da Coroa de 7 de Julho de 1892.

Art. 2.º São declaradamente mantidas, independentemente do direito à prorrogação, a que se refere o artigo 1.º, as concessões especiais, feitas por decreto de 29 de Janeiro de 1906, à Companhia do Boror, convertido em definitivo, caso se dêem as condições exigidas para a prorrogação do arrendamento, o *bonus* a que se refere o n.º 2.º do artigo 1.º do citado decreto, durante o período fixado no mesmo decreto.

Art. 3.º Para os Prazos aos quais fôr concedida prorrogação de arrendamento cessa, a partir dessa data, o aumento eventual das rendas dos Prazos, previsto na alínea c) do § 2.º do artigo 4.º do decreto de 18 de Novembro de 1890.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 21 de Outubro de 1907. — REI. — *Aires de Ornelas e Vasconcelos.*

(Diário do Governo n.º 241)

ÍNDICE

3.ª PARTE

O ESTADISTA E O PUBLICISTA

	Págs.
ADVERTÊNCIA	II

LIVRO PRIMEIRO

MARINHA

Doutrinação (Conferências e Memórias):

I — O PROBLEMA NAVAL PORTUGUES.....	35
A ORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA DE MARINHA...	35
RELATÓRIO E EXTRACTO DA PROPOSTA DE LEI PARA A CRIAÇÃO DA MARINHA COLONIAL...	43
RELATÓRIO E EXTRACTO DA PROPOSTA DE LEI REGULANDO AS COMISSÕES E TIROCÍNIOS DOS OFICIAIS DA ARMADA.....	59
A TRANSFERÊNCIA DO ARSENAL DA MARINHA....	67
RELATÓRIO E EXTRACTO DA PROPOSTA DE LEI PARA AQUISIÇÃO DE NOVO MATERIAL NAVAL.	83
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	92

Aplicação (Leis e Decretos):

II — SUPREMO CONSELHO DA DEFESA NACIONAL	III
III — REORGANIZAÇÃO DA SECRETARIA DE ESTA- DO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA.....	121

LIVRO SEGUNDO

ULTRAMAR

Doutrinação (Conferências e Memórias):

	Págs.
I — O ULTRAMAR PORTUGUÊS.....	135
A EXPANSÃO.....	137
ALCÁCER-QUIBIR E A PERDA DO PODER NAVAL...	171
A RESTAURAÇÃO E O BRASIL.....	185
A ÁFRICA E O PROBLEMA ACTUAL.....	231

Aplicação (Leis e Decretos):

II — REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE.....	267
III — FORAL DE LOURENÇO MARQUES.....	341
IV — ORGANIZAÇÃO DO PORTO E CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES.....	355
V — PRORROGAÇÃO DOS ARRENDAMENTOS DOS PRAZOS DA ZAMBÉZIA.....	371

ERRATAS

Pág.	Linha	Onde se lê	Deve ler-se
17	12	circunstância	circunstâncias
19	12	aministração	administração
19	26	pelo	pela
46	2	marítima	marítima
55	30	tribulações	tripulações
72	15	procuram	procuraram
85	24	de	da
87	7	se	(eliminar)
148	23	mescantil	mercantil
156	17	Anden	Aden
157	20	obrigado	obrigando
160	19	verdaeira	verdadeira
161	28	a	à
165	22	marítico	marítimo
180	15	I	II
195	18	disculdaes	difficuldades
200	16	ultramarinho	ultramarino
211	17	pequeno e trato	pequeno trato
214	21	ultamarino	ultramarino
221	— a 3.ª linha deve preceder a 1.ª e 2.ª linhas		
250	8	899	1899
252	31	admitr	admitir