
INTRODUÇÃO

AO

DIREITO CIVIL PORTUGUEZ,

JUS PRIVATUM,

DO

Sr. Mello Freire.

TITULO PRELIMINAR.

Da Jurisprudencia, do Justo, da Justiça,
do Direito, e das Leis em geral.

O que é Jurisprudencia.



Jurisprudencia, segundo o que se lê no §. 1.º da Instituta do Imperador Justiniano, é a sciencia do Justo, e do Injusto — *Justi, atque Injusti scientia*; mas como o Direito é a medida do Justo, nós podemos tambem dizer, que a Jurisprudencia é a sciencia, ou o conhecimento profundo (1) e completo do Direito (2).

O que é o Justo, e como o Direito lhe serve de medida.

O Justo consiste essencialmente na conformidade perfeita, ou correspondencia exacta de nossas acções com os nossos deveres; e como as regras, que estabelecem, ou prescrevem os nossos deveres, são a verdadeira expressão do Direito, torna-se assim o Direito a verdadeira medida do Justo (3).

ESTUDOS

SOBRE

AS PROVINCIAS ULTRAMARINAS



ESTUDOS

SOBRE

AS PROVINCIAS ULTRAMARINAS

POR

JOÃO DE ANDRADE CORVO

Membro da Academia Real das Sciencias de Lisboa

Volume I

LISBOA

POR ORDEN E NA TYPOGRAPHIA DA ACADEMIA REAL DAS SCIENCIAS

1883

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

I

A historia do nosso dominio colonial pode, naturalmente, dividir-se em tres periodos:

O periodo dos descobrimentos, das conquistas e do monopolio no commercio das especiarias, guardado e mantido pela força.

O periodo em que o monopolio commercial se perde, combatido pela concorrência de outras nações navegadoras, e em que toma largas proporções, nos portos d'Africa, o horrivel trafico da escravidão.

O periodo do trabalho livre, da exploração das riquezas naturaes; o periodo do verdadeiro desenvolvimento agricola, industrial e commercial, em

condições normaes e em conformidade com os principios economicos, considerados como verdades praticas pela civilisação moderna.

A historia do primeiro periodo é a mais brilhante, a mais gloriosa pagina da historia de Portugal. Sacudindo o jugo degradante de uma cõrte fraca e devassa; repellindo o dominio estrangeiro, em cujo proveito se haviam celebrado alianças e pactos, que a nação odiava e que só tinham por si os interesses de grande parte das classes privilegiadas; o povo, ao acclamar D. João 1, proclamou a sua propria independencia, e mostrou que podia e sabia usar do direito de intervir efficazmente na formação das instituições politicas, na escolha do monarcha, na efficaz defesa da liberdade da patria, e na conservação dos seus foros.

O grande movimento, essencialmente popular, do seculo xiv, robusteceu a nação, e preparou-a para o grande periodo das navegações ousadas e dos grandes descobrimentos; que nos sujeitaram toda a Africa, antes não conhecida; que alargaram o nosso dominio até aos confins da Asia, e que firmaram a nossa soberania sobre vastissimos territorios na America do sul. A toda a parte, onde chegaram as armas portuguezas, estabeleceram o exclusivo do commercio e da navegação; combatendo por elle, quasi sempre com prospera fortuna. Eram estas as idéas economicas que n'aquelle tempo do-

minavam, e que nos pozeram em conflicto: com os mouros na India; com os hespanhoes na America e nas Molucas; com os inglezes, os francezes, os hollandezes e os venezianos, nossos rivaes em toda a parte onde se fazia o commercio africano e o das especiarias do Oriente. Não se creia, porém, que a errada politica do monopolio não tinha, mesmo na época mais florescente dos nossas conquistas, quem a condemnasse, e lhe reconhecesse os perigos. No celebre livro de Ramusio, em meado do seculo xvi, lê-se a opinião esclarecida de um piloto portuguez, que não deixa duvida alguma a este respeito.

Simão Botelho, que conhecia bem o commercio da Asia portugueza no xvi seculo, escrevia ao rei de Portugal:—«Tenho para mim, que se não fossem os direitos em algumas coisas tão grandes, que cresceriam mais as rendas, porque viriam á terra mais mercadores e mais mercadorias.»

No fim do faustoso reinado de D. Manuel, já a decadencia era manifesta por toda a amplidão dos dominios portuguezes; a ponto do chronista Francisco de Andrade poder, com razão, dizer—«que uma das maiores prosperidades, que el-rei D. Manuel teve na vida, foi acabar-se-lhe ella em tempo que as suas prosperidades o acompanhassem até á morte; porque foi isto uma victoria e um glorioso triumpho que o ceo lhe quiz dar da mesma fortuna.»

Depois da morte do venturoso monarcha, a decadencia do nosso dominio nas conquistas — apesar d'estas conservarem apparente prosperidade por alguns annos, e de as sustentarem grandes capitães em combates heroicos e memoraveis, — não tardou que se fizesse a todos bem patente. Minavam ruins paixões, — a inveja, a cubiça, as rivalidades e a mais desordenada insubordinação, — o nosso poder, a auctoridade e a força com que subjugámos o Oriente. O prestigio das armas portuguezas foi-se perdendo por toda a Asia; porque o espectaculo deploravel das dissensões e das injustiças, que praticavam os fidalgos, os contratadores de rendas publicas, os que tinham officios de justiça e de fazenda, dava, a mouros e gentios, as mais claras provas da nossa irremediavel fraqueza.

Ao passo que se debilitava o vigor da nação, se corrompiam os costumes e se esqueciam as tradições dos primeiros tempos da conquista. O fanatismo ia-se apoderando dos espiritos, para depois se apossar dos poderes do Estado. A inquisição e os jesuitas entravam, quasi ao mesmo tempo, em Portugal: e, logo depois, estendiam a sua acção sobre as conquistas. E a toda a parte onde chegavam, uma e outros, promoviam a desordem e levantavam os odios contra o nosso dominio; já pela intolerancia dos seus procedimentos, já pela sua ambição e cubiça, e já pelas intrigas que tramavam sem descanso en-

tre portuguezes, e entre indigenas e naturaes das terras conquistadas.

A rapida decadencia veiu a parar na invasão dos hespanhoes, na usurpação de Filippe II, e na perda da independencia.

Nos ultimos annos do seculo XVI—o seculo das conquistas e dos monopolios—os dominios da corôa portugueza, d'além mar, eram ainda immensos. O commercio estendia-se pela Africa, pelos mares da India e da China, pelas ilhas da Oceania e pela America do Sul, onde possuiamos vastissimos territorios. E, comtudo, o systema de exclusão e de monopolios—quasi sempre explorados por contratadores—que desde o principio se applicára e se buscára manter pela força do immenso imperio, feria de irremediavel esterilidade o commercio, atrophiava e consumia sem proveito as rendas publicas.

Para o provar, basta dizer quaes eram os rendimentos que o Estado tirava das suas possessões e monopolios no fim do seculo XVI. Eis o que sabemos a este respeito:

As ilhas de Cabo Verde rendiam..	27:400\$000
A ilha de S. Thomé rendia.....	9:500\$000
A Mina rendia.....	24:000\$000
Angola rendia.....	22:000\$000
Somma.....	<hr/> 82:900\$000

Transporte	82:900\$000
Pau Brasil rendia.	21:000\$000
Dizimos no Brasil rendiam	42:000\$000
Rendimento do estado da India . . .	355:560\$000
Pimenta rendia	240:000\$000
Drogas e mais fazendas da India rendiam	102:250\$000
Somma	<u>843:710\$000</u>

Calculando pelo valor da prata, e pela relação da moeda com as mercadorias mais necessarias á vida, temos apenas, aproximadamente, que esta somma corresponderia, em moeda actual, de 3:000 a 4:000 contos. Era, pois, esta a somma que rendiam os dominios portuguezes, e os monopolios que o Estado, directa ou indirectamente, explorava. Devido notar-se, que o denominado estado da India se estendia então de Mombaça a Ceilão e Malaca.

Não se creia, porém, que os rendimentos acima indicados não estavam sujeitos a muito consideraveis despesas. Computando, apenas, as mais importantes, achamos que essas despesas montavam a 509:285\$000 réis, em moeda d'aquelle tempo, ou 60 por cento, aproximadamente, do rendimento.

Ainda que estes numeros não possam considerar-se de uma absoluta exactidão, são, comtudo, bastante aproximados da verdade, para se poder formar idéa do exíguo proveito, que souberam tirar

de um immenso imperio os grandes navegadores e conquistadores portuguezes.

Durante o dominio dos Filippes, parte das nossas conquistas perderam-se, em consequencia das guerras que com a Hespanha sustentavam diversas nações da Europa; principalmente as que no mar eram mais poderosas e mais ousadas. Quando chegou a gloriosa restauração de Portugal, haviamos sido despojados de grande parte do que, em dois seculos, ganharamos pela prodigiosa actividade dos nossos navegadores, e pela espada dos nossos valerosos capitães.

O successivo desenvolvimento da colonisação e exploração das riquezas na America, deu ao trafico da escravatura, n'algumas dezenas de annos, um rapido e desgraçado incremento. Buscavam-se braços para desbravar a terra, augmentar a extensão das culturas tropicaes, e desentranhar das minas as immensas riquezas que encerravam; e foi a raça negra a condemnada, pelos povos christãos, a ir povoar a America, não como colonos mas como escravos.

O monstruoso trafico de escravatura cresceu e attingiu enormes proporções nos seculos xvii e xviii, pelo rapido augmento das colonias americanas. As colonias de todas as nações tornaram-se vastos mercados de seres humanos, que se iam prover na Africa. Essas colonias prosperaram por alguns an-

nos, enquanto a Africa rapidamente se despovoava; ficando incultos os seus vastissimos sertões, e conservando-se na mais desoladora barbaria as tribus selvagens que os habitavam.

Desde o tempo dos primeiros descobrimentos na Africa, consideraram os navegadores portuguezes como um dos lucros mais valiosos das suas expedições o resgate dos escravos. Já G. Ennes de Azurara nos conta, como Antam Gonçalves, em 1441, trouxe a Portugal os primeiros captivos; e a estes se seguiram outros muitos, como consta das chronicas e documentos d'aquella época. A escravidão e o trafico de escravos são calamidades tão antigas como a historia; e a existencia, na Europa e na Africa, de escravos negros está completamente provada por muitos factos antigos, e entre estes pelo uso que d'elles se fazia já no tempo das cruzadas.

O commercio de escravos não era contrario ás idéas d'aquelle tempo, e nem a moral, nem a religião pareciam condemnal-o. Os mosteiros e as egrejas possuíam escravos; e os venezianos traficavam com escravos christãos no oitavo seculo. As bullas dos papas concediam aos principes catholicos, e concederam ao infante D. Henrique e a D. Affonso v, a faculdade, entre outras, de reduzir a perpetuo captiveiro os sarracenos pagãos e outros inimigos de Christo. Não admira, pois, que, de 1441 a 1448, o numero de escravos trazidos da Guiné subisse a

927, como se lê na *Chronica do descobrimento da Guiné*. O que na realidade admira, são os termos em que Azurara reprova e lamenta que os africanos sejam trazidos ao reino como escravos e vendidos como brutos, em mercados publicos. O desejo do infante D. Henrique era converter á fé de Christo os povos gentios; e, para isso, encommendara muito a seus capitães que buscassem trazer-lhe alguma d'aquella gente que povoava a Guiné: mas a cubiça dos capitães, e as opiniões que n'aquelle tempo vogavam em todo o mundo, fizeram com que o resgate dos escravos tomasse rapido incremento, e se tornasse em poucos annos um dos mais lucrativos ramos do commercio da Africa.

Em 1535 — segundo se lê nas interessantes cartas de Nicolau Cleynaerts — os escravos negros eram em Portugal innumeraveis. Todos os serviços eram feitos por escravos: porque a preguiça e indolencia invadira a população e lhe corrompera profundamente os costumes. O fausto externo era a quasi unica preocupação dos portuguezes d'aquelle seculo; todos eram, ou aspiravam a ser, fidalgos; faziam-se acompanhar nas ruas por uma multidão de servidores, não tendo muitas vezes que lhes dar de comer. A importação annual de escravos negros em Lisboa ascendia a mais de 10:000; sendo em 1573 calculada em 40:000 escravos a importação em Portugal.

Este era o estado de Portugal, poucos annos annos depois da morte de D. Manuel, o *venturoso*, como lhe chamaram os chronistas.

II

Quando o commercio de escravos se desenvolveu na America, as colonias portuguezas da Africa contribuíram, como era natural, para satisfazer o barbaro pedido d'essa mercadoria em largas proporções. Portugal possuia ao mesmo tempo mercados productores — principalmente em Moçambique, Angola e Guiné, — e um grande mercado consumidor no Brasil. Transportar escravos, da Africa para o Brasil, tornou-se o exclusivo emprego do commercio entre as duas partes do mundo em que possuíamos colonias. As nossas possessões da Asia estavam quasi reduzidas aos territorios de Goa; empobrecidos, sem agricultura, nem industria, nem commercio. Todas as esperanças da nação convergiam para o Brasil, que desenvolvia energicamente os seus immensos recursos productores. Mas, ao passo que o Brasil se ia enriquecendo, a Africa ia caindo na miseria. Perdia a população, que o trafico cruelmente

lhe arrebatava, e deixava desperdiçar todos os elementos de riqueza.

O Brasil attraía, nos começos do seculo xviii, toda a emigração portugueza. A rapidez com que esta emigração se desenvolvia era tal, que D. João v,—de accordo com as opiniões do seu tempo, que ainda são as de muita gente,—promulgou em 1720 um decreto, com o fim «de prohibir que d'este reino passem para as capitancias do Brasil a muita gente que todos os annos se ausenta d'elle, principalmente da provincia do Minho, que sendo a mais povoada se acha hoje em estado que não ha a gente necessaria para a cultura das terras, nem para o serviço dos povos.»

Dos meados do seculo passado ao principio do presente seculo, só de Benguella e Loanda embarcaram em quarenta e quatro annos, 642 mil escravos, isto é, 14:000 a 15:000 por anno. Cem annos antes, o senado da camara de Loanda, dirigindo as suas queixas ao rei, dizia: que os que tinham o contrato dos escravos eram os unicos que absorviam a substancia da colonia, para elles opulenta e para os outros miseravel. Em 1770 o rendimento proveniente da saída de escravos de Angola era de 150 contos; os rendimentos de outras proveniencias não chegavam a 20 por cento d'esta somma.

De 1817 a 1819 o numero médio de escravos,

que iam de Angola para o Brasil, era de 22:000. A receita publica era n'essa época de 217:000\$000 réis, em moeda fraca, sendo a proveniente da exportação dos escravos de 177:000\$000 réis, na mesma moeda. Assim a receita, calculada em moeda do reino, não proveniente do trafico, apenas chegaria a 25:000\$000 réis.

Ainda, porém, antes de 1834 o rendimento dos escravos era de 134 contos, enquanto que as outras receitas não passavam de 32 contos, moeda fraca.

A Guiné portugueza tornou-se tambem, no seculo xvii, um mercado de escravos, onde traficantes inhumanos faziam rapida fortuna. E por isso alli todas as riquezas naturaes ficaram abandonadas, e a agricultura inteiramente descurada.

Em Moçambique, nenhum outro incentivo havia, para a actividade e movimento nas transacções commerciaes, senão o odioso trafico de escravos. Este trafico tomou taes proporções, que de todo paralysoo o desenvolvimento e obstou á civilisação da colonia.

Os mesmos ensaios que se fizeram para promover a cultura nas margens ferteis e ricas do Zambeze — por meio de vastas concessões de terrenos, denominados Prasos da corôa — em vez de darem os resultados que se esperavam, deram logar á oppressão dos indigenas; e mesmo, por vezes, a se-

rem estes vendidos, como escravos, pelos donatarios das terras.

Na época dos primeiros descobrimentos dos portuguezes na Africa, o infante D. Henrique promoveu na ilha da Madeira a cultura da canna de assucar: d'alli foi esta cultura levada a S. Thomé, onde no seculo xvi tomou largo desenvolvimento. Diz-se que n'esse tempo subiu a 150:000 arrobas a exportação do assucar.

Era ephemera a prosperidade das ilhas de S. Thomé, e foi ella sacrificada ao desenvolvimento da cultura da canna de assucar no Brasil. Nem isso podia deixar de acontecer, em vista da limitada área das ilhas, da vastidão da colonia americana, e da crescente e rapida procura que o assucar teve nos mercados da Europa.

A concorrência de S. Thomé com os mercados productores da America tornou-se impossivel. Aqui a fertilidade dos terrenos era maior; a canna de assucar tinha melhores condições naturaes de vegetação; e o trabalho em S. Thomé era o dos escravos, como na America. Emquanto durou o largo periodo da escravatura negra, luctou S. Thomé com difficuldades sem conto; attribuindo todos os seus males á falta de escravos, quando o remedio unico para a larga crise por que passou, e ainda está passando, é o trabalho livre, fecundado pelos capitaes.

A ilhas de Cabo Verde, ainda em 1844, tinham

uma população de escravos que ascendia a 5:659; sendo proximamente igual os de cada sexo. Mas alli sempre, mais ou menos, os povos se occuparam de agricultura e de industrias rudimentaes, apesar do trafico de escravos.

No reinado de D. Pedro II fundou-se uma companhia, denominada *Companhia de Cacheu e Cabo Verde*, com o exclusivo do commercio de escravos, a fim de se oppôr á concorrência que francezes e inglezes, vindos á Guiné no seculo XVI, lhe faziam activamente.

O decreto de 10 de dezembro de 1836 aboliu o trafico da escravatura em toda a monarchia portugueza. Era este o primeiro acto importante do governo portuguez contra esse odioso commercio, que, por longos annos, maculou a honra da nação: esterilizando e despovoando ao mesmo tempo os vastos e feracissimos territorios africanos.

N'esse decreto encontramos já o nome do marquez de Sá da Bandeira, que luctou a vida inteira a favor da liberdade dos negros, e que, depois de uma longa, gloriosa e honrada existencia, morreu vendo emfim realisado o seu nobilissimo pensamento.

Poucos annos antes do celebre decreto, o rendimento publico das colonias era o seguinte, reduzido a moeda do reino:

India e Macau.....	288:000\$000
Moçambique.....	56:154\$000
Angola.....	132:879\$000
S. Thomé.....	4:743\$000
Principe.....	3:747\$000
Cabo Verde.....	92:522\$000
Total.....	<u>578:535\$000</u>

As possessões africanas, em que existia o trafico, representam n'este total a quantia de 290:045\$000 réis. Ora d'este rendimento, 200 contos eram devidos aos direitos que pagava o trafico de escravos, salvo uma parte devida ao rendimento do monopolio da urzella de Cabo Verde; resta pois, como podendo considerar-se devida ás procedencias que dão origem aos rendimentos publicos actuaes, apenas a somma de noventa contos aproximadamente.

III

Com o decreto que aboliu o trafico, principiou e transição do funesto periodo da escravatura para o periodo actual. Essa transição durou quarenta annos. Só a lei de 29 de abril de 1875, precedida pelo decreto de 31 de outubro de 1874, que decla-

rou livres todos os libertos em Cabo Verde, deu emfim liberdade aos negros; que, com a denominação de libertos, jaziam ainda sob o peso da escravidão, apenas, em parte, mitigada por algumas disposições beneficicas de leis anteriores.

A supressão do trafico não deu logo como resultado a terminação d'elle, tanto na Africa oriental, como na occidental. O trafico clandestino procurou substituir-se ao trafico licito; e, se não fosse a actividade dos cruzeiros, tanto inglezes como portuguezes, e as numerosas medidas que o governo da metropole tomou para pôr cobro a um escandalo, que não só prejudicava os nossos interesses mas nos ameaçava a honra, não teria o odioso trafico acabado na Africa occidental.

Em Moçambique ainda elle, infelizmente, não acabou de todo; ainda dos portos d'aquella vasta possessão portugueza saem, por vezes, pangayos carregados de escravos; e o nosso primeiro, o nosso mais constante e mais energico empenho, deve ser acabar de vez com esse nefando contrabando. A acção conjuncta das forças navaes, portuguezas e inglezas, pode rapidamente pôr termo a tão escandaloso commercio clandestino; e nenhum motivo deve fazer hesitar os governos em empregarem energicamente todos os meios, que nos possam desaffrontar de uma deshonra que pesa sobre a nação; embora esta não tenha immediata culpa n'esse nefando crime. E

é isto o cumprimento de um dever, e um meio seguro de nos collocarmos na posição a que temos direito na opinião do mundo civilisado.

O trafico clandestino, por longo tempo afastou os capitaes de empresas uteis, nas nossas colonias africanas. As riquezas naturaes d'aquellas regiões; onde abundam os productos tropicaes, onde a agricultura pode abrir novas fontes de riqueza, onde ha minas de alto valor; essas riquezas inexauriveis continuarão a ficar abandonadas umas, outras mal aproveitadas, pela falta de iniciativa particular, e muitas vezes tambem por má direcção dada á intervenção do estado e ainda mais á opinião publica.

Lançando os olhos para o interessante livro do marquez de Sá — *O trabalho rural africano*, — pode ver-se a tenacidade, a ousadia, com que persistiu e resistiu á acção dos poderes publicos o trafico illicito de escravos na Africa portugueza.

O decreto memoravel de 10 de dezembro de 1836, que aboliu o trafico da escravatura, levantou contra si a opinião interesseira, não só nas colonias, mas ainda em Portugal. Não admira. Ainda hoje os negocios coloniaes são mal conhecidos e mal apreciados entre nós; e, n'aquelle tempo, a ignorancia era maior. Entre portuguezes parece que se não pode deixar de injuriar os homens publicos, e de desacreditar as medidas do governo e os seus actos, — ainda os mais justos, — quando se não quer nem ler,

nem pensar, nem ser imparcial. Dá isto um certo verniz de um saber que não existe: attrae a sympathia de todos os que pensam mal dos que fazem alguma coisa boa, e esses são muitos; e, além d'isso, lisonjeia paixões politicas. Dizer mal é facil, agrada aos invejosos, e satisfaz ás vezes illicitos interesses: o que é difficil é estudar, pensar, ter sentimentos elevados, opiniões firmes, e acceitar sem reserva a responsabilidade dos proprios actos.

Em Angola accusava-se o governo, que referendara o decreto da iniciativa do illustre marquez de Sá, de haver lançado a provincia na miseria; de haver acabado com o unico *ramo de commercio* lucrativo; de haver creado um *deficit*. Já então era o *deficit* o pavoroso espectro, que se levantava contra todas as medidas civilisadoras; quer no continente, quer nas colonias. Em Moçambique, a resistencia á execução do decreto foi ainda mais forte do que na Africa occidental; e, na applicação do humanitario decreto, succumbiram dois governadores.

Logo em 1838, o marquez de Sá da Bandeira, — então ministro dos negocios estrangeiros —, principiou a negociar um tratado com a Inglaterra, a fim de as duas nações alliadas cooperarem ambas na repressão do trafico. O tratado veio por fim a ser assignado em 1842 pelo duque de Palmella. Teve tambem esse tratado, — que a maioria da opinião publica não avaliou devidamente, porque o não en-

tendeu, — numerosos detractores. Também se disse que o tratado entregava as nossas colonias á *perfida Albion*; phrase consagrada entre os anglophobos da época.

Pelo seu nobilissimo empenho de extinguir o trafico, o valente general foi, como elle diz no seu livro, «censurado, e mesmo injuriado». Mas as injurias passaram; as leis ficaram; o tratado com a Inglaterra executou-se; e nós não perdemos as colonias, antes se teem estas ido desenvolvendo lentamente; e os detractores do marquez de Sá não saíram da sua obscuridade e deshonesta mediocridade. Pertinaz nas suas convicções, como Wilberforce, o illustre homem de estado portuguez apresentou, de accordo com outros membros illustres do parlamento, successivas propostas de lei para a abolição gradual da escravidão; até que o decreto de 25 de fevereiro de 1869 aboliu o estado de escravidão, fixando em abril de 1878 o termo definitivo do serviço dos libertos.

Este decreto foi precedido de outros em que dominava a mesma idéa. Entre estes avultam os que, em 1856, aboliram o estado de escravidão no Ambriz, em S. Vicente de Cabo Verde, e em Macau. Não se creia porém que todos estes factos se passaram sem opposição. Os interesses pessoaes e a sanha dos partidos tomaram, como de costume, ora a mascara do patriotismo, ora a de prudentes censo-

res, para atacarem o honrado promotor da liberdade dos uegros.

Em 1865 a junta geral de Angola clamou, que a abolição da escravatura causaria á provincia « ruina maior do que a invasão dos barbaros trouxera á Europa »; que o gentio mataria annualmente milhares de pretos; que os escravos não estavam preparados para receber, com proveito, a liberdade, a qual seria para elles um mal! A associação commercial de Loanda, concordando com as opiniões da junta geral, accrescentava: « que o captiveiro actual era suave e conducente a tornar util o preto, e que a escravidão era excellente instituição para fazer adquirir ao preto o gosto pelo trabalho; e, emfim, que a abolição seria a ruina da agricultura e industria, e a perda de Angola. » De S. Thomé vinham tambem queixas no mesmo sentido, acompanhadas de considerações da mesma ordem. Apesar de tudo isto, e de se ver criticado, censurado, injuriado, o marquez de Sá da Bandeira não abandonou a causa civilisadora que defendia, e o decreto da abolição foi promulgado, como dissemos.

Os desenvolvimentos, commercial e agricola, da Africa cresceram. O trafico clandestino da costa occidental extinguiu-se; mas ainda se praticavam abusos, que faziam dos libertos verdadeiros escravos. Em Moçambique o trafico até hoje tem continuado; não bastando as diligencias das forças navaes por-

tuguezas e o cruzeiro britannico para de todo o extinguir. A impaciencia de ver acabar os ultimos vestigios da escravidão assaltava todos os nobres e patrioticos espiritos dos verdadeiros amigos da liberdade e da patria.

Aproveitando as boas disposições dos senhores de libertos em Cabo Verde, e depois de alcançar seguras informações, o ministro da marinha propoz ao chefe do estado um decreto, declarando livres todos os libertos existentes n'esta provincia.

Este decreto tem a data de 31 de outubro de 1874.

Pouco depois era submettida á camara dos pares pelo marquez de Sá da Bandeira, de accordo com o governo, uma proposta de lei, para a total extincção da classe de libertos em todas as nossas provincias africanas.

Apesar da sua natureza, eminentemente humanitaria e civilisadora, a proposta, — já approvada na camara dos pares, — encontrou resistencias invenciveis na camara dos deputados; e só no anno immediato pôde ser convertida em lei pelos esforços energicos do governo.

Esta lei, que considerava extincta a condição servil um anno depois da sua publicação, encontrou fortes resistencias nos interesses que se julgavam offendidos e nas especulações da politica.

O ministro do Ultramar foi violentamente ataca-

do por causa da lei. S. Thomé, sobretudo, julgou-se perdida, arruinada. Os factos tem desmentido as apprehensões, simuladas ou verdadeiras, dos terroristas anti-liberaes.

A extincção da condição servil não bastou a pôr cobro ao trafico clandestino em Moçambique; nem bastam talvez os esforços concordes das expedições navaes portuguezas e inglezas. Sem a occupação de pontos fortificados na costa, sem communicações regulares com o interior, sem bem firmarmos o nosso dominio, não podemos contar com a extincção do trafico. Interessam com elle os arabes, que tem na costa effectivo dominio, pela sua actividade e commercio, e são ali um verdadeiro flagello.

Estas circumstancias devem levar-nos a adoptar medidas energicas; a estabelecer uma cooperação activa, sincera, — fundada sobre a amizade e sobre o interesse, — com a nossa vizinha e alliada Inglaterra; e, simultaneamente, a cuidarmos, sem perda de tempo, em melhorar as condições economicas e sociaes, não só da provincia de Moçambique, mas de toda a Africa portugueza.

IV

Ha annos se cobram nas provincias ultramarinas da Africa impostos especiaes, com destino a obras publicas. O rendimento d'esses impostos, com o desenvolvimento commercial das provincias, tem crescido; mas o seu producto é, por emquanto, insufficiente; por isso que a falta de communicações, para melhorar as quaes elle principalmente foi creado, se oppõe ao seu rapido crescimento.

A applicação, que por largos annos se deu a tão importante rendimento, não foi sempre nem proficua, nem economica, nem rasoavel. Os povos pagavam, e não tiravam do imposto vantagens proporcionadas aos sacrificios feitos. Passavam os annos; as despesas repetiam-se; o imposto cobrava-se e ia crescendo sempre. Mas os fructos eram escassos; e, ás vezes, o desperdicio completo. N'estas circumstancias, e sendo cada vez mais manifesto que as colonias careciam de economicamente se transformar,—sobretudo no momento critico de se estabelecer definitivamente a liberdade de trabalho,—era evidente que havia a mudar de systema, a organizar em largas bases o serviço de obras publicas, e

a dispor os meios de abrir promptamente vias de communicação, para facilitar o commercio interior das provincias do ultramar. Foi n'estas circumstancias que o governo organisou as expedições de obras publicas: e as camaras votaram a lei que auctorizou o governo a levantar emprestimos successivos, a fim de subsidiar as construcções necessarias, para promover o desenvolvimento economico da Africa portugueza. A lei tem a data de 12 de abril de 1876.

Auctorisa a lei um emprestimo de 1:000 contos de réis, para ser exclusivamente empregado na execução e conservação de obras e melhoramentos publicos nas provincias de Cabo Verde, S. Thomé, Angola e Moçambique; devendo o governo propor successivamente ás côrtes os meios necessarios para a continuação e conservação das obras. Os encargos, segundo a lei, não deveriam exceder 7 por cento, e seriam pagos pelo producto dos impostos que, nas provincias ultramarinas da Africa, se cobram, ou de futuro se cobrassem com destino especial para obras publicas. Accrescentava ainda a lei, que os rendimentos do districto de Lourenço Marques, — provenientes dos impostos a que, pelo tratado de 11 de dezembro de 1875, foram sujeitos os generos importados com destino á republica de Africa austral, — fossem applicados a satisfazer o pagamento dos encargos do emprestimo, na proporção da parte d'elle applicada ás obras d'aquelle districto.

Assim, a lei buscava dar satisfação ás principaes e mais urgentes necessidades das obras publicas no ultramar. Concentração de obras; maior actividade na sua execução; boa direcção technica; aproveitamento economico dos rendimentos destinados para este importantissimo serviço publico; auxilio da metropole em assegurar o bom exito dos empréstimos, por meio do seu proprio credito, — ficando os encargos, provenientes dos mesmos empréstimos, á conta das provincias ultramarinas que d'elles se aproveitassem.

Em relação a Lourenço Marques, a lei estabelecia uma disposição particular; — de accordo com os factos que se haviam anteriormente passado, e com as necessidades especiaes e urgentissimas que se dão n'aquelle districto: quasi exclusivamente occupado por tribus indigenas, mas onde existe o melhor porto da Africa Austral, e que é, por assim dizer, a porta da mais accessivel e salubre região da Africa para colonos europeus.

Era preciso abrir o porto ao commercio do mundo, e pôr em communicação com o Transvaal, por meio de uma linha ferrea, a formosa bahia. Só por meio de locomotivas os transportes se podem fazer, tendo o caminho de atravessar uma região, em que a terrivel mosca *tsé-tsé* mata fatalmente todo o gado. Dos episodios variados d'esta complexa questão economica e politica de Lourenço Marques occuparnos-

hemos especialmente, quando este nosso escripto nos levar a expor algumas reflexões ácerca da provincia de Moçambique.

Auctorizado o governo a levantar um emprestimo para obras publicas, e reconhecida pelas côrtes a necessidade de successivamente se votarem novos recursos para continuar e conservar aquellas obras, claro estava que não era sufficiente improvisar uma organização incompleta do serviço de engenharia no ultramar. O que existia para pouco ou nada prestava; qualquer que fosse o merito dos engenheiros encarregados das obras nas diversas provincias. O pessoal era mais do que insufficiente para dirigir construcções em tão dilatados territorios; e faltava-lhe quem o ajudasse. Nada tinha: nem sequer alguns officiaes de officio capazes de dirigir os trabalhos dos diversos mestres, que nas construcções são indispensaveis.

As expedições para Moçambique e Angola só com grande difficuldade se poderam organizar, porque: «As difficuldades de ser necessario obter um pessoal relativamente numerozo — como diz no seu «relatorio de 1877 o sr. major Machado, director «das obras publicas em Moçambique — accrescia a «pouca confiança na realisação da empresa, os «exemplos de promessas não realisadas, as mudan- «ças de governos, que muitas vezes alteram e mo- «dificam, em detrimento dos empregados, organiza-

«ções anteriores, a crença geral na insalubridade do
«clima da provincia de Moçambique, e, emfim, a
«opinião publica, pronunciadamente contraria á emi-
«gração, mesmo temporaria, para as nossas posses-
«sões do ultramar».

Por fim, conseguiu-se organizar as duas expedições, e fazel-as partir para Africa. As vantagens concedidas aos engenheiros, que se alistassem nas expedições, não bastaram, por muito tempo, para vencer as repugnancias que havia em abandonar Portugal, para ir a terras longinquoas, mal reputadas por insalubres e pobres, lutar com innumeradas difficuldades. Com o risco — infelizmente depois realisado — de ver perdidos os sacrificios, quasi, heroicos, que se iam praticar; e injustamente deprimidos, pela inveja ou pela paixão politica, meritos que, em qualquer paiz civilisado, seriam por todos celebrados, e pelos governos condignamente remunerados.

«Partimos, cheios de coragem e enthusiasmo, com a consciencia de que tinhamos um penoso encargo a cumprir», diz ainda o major Machado. A expedição de Moçambique chegou a Lourenço Marques a 7 de março de 1877; e a 15 de abril do mesmo anno estavam concluidos os trabalhos de installação do importante serviço de obras publicas n'aquella provincia.

Não foi menos difficil a organização da expedi-

ção para Angola. As repugnancias de ir para uma tão longinqua provincia, juntas á apprehensão dos riscos que a vida corre alli, pela insalubridade do clima, obstavam a que engenheiros, conductores, e mesmo operarios, se quizessem alistar na expedição. N'um relatorio de 1877, diz o sr. Gorjão, — director das obras publicas em Angola, —narrando as difficuldades com que luctou para conseguir pessoal para a expedição, o seguinte:

«De junho a setembro de 1876 occupei-me principalmente na aquisição de pessoal para a commissão de obras publicas, e para o caminho de ferro de Ambaca.

«Dirigira-se, sem resultado, o ministerio da marinha ao das obras publicas e ao da guerra, a fim de obter engenheiros e conductores de trabalhos para as obras publicas no ultramar.

«Dirigi-me eu depois, directamente, por ordem de s. ex.^a o ministro, aos nossos collegas. Apesar de todos os meus esforços, de junho a setembro, apenas pude conseguir que se resolvessem a acceitar esta commissão: para o caminho de ferro os srs. major Novaes Rebello, primeiro tenente Neves Ferreira, e capitão Oliveira Garção e Sant'Anna Castello Branco, e para as obras publicas os srs. major de engenharia Santos Rosa, e o primeiro tenente da armada, engenheiro hydrographo Tasso de Figueiredo.

Os receios que inspiravam trabalhos de obras publicas, e principalmente os do caminho de ferro, — por terem de ser feitos em pontos de reconhecida insalubridade da Africa intertropical, sem os confortos indispensaveis n'um clima mortifero—eram enormes. Todos os empregados exigiam por isso uma garantia para o sustento de suas familias, no caso de morrerem ou se inutilisarem na expedição. Seguros de vida era impossivel fazel-os; porque não havia companhia que os garantisse, mesmo em condições muito onerosas. Pensões eram prohibidas por lei, apesar de não se considerar menos perigoso este serviço do que o de campanha. Restava o adiantamento, não reversivel para o Estado no caso de morte ou inutilisação no serviço. Estas condições e as dos vencimentos dos chefes de secção e conductores de primeira classe foram apresentadas em julho, e só em setembro foram acceites por s. ex.^a o ministro.»

Este breve extracto do relatorio do director das obras publicas em Angola, basta para mostrar as difficuldades que houve em organizar as expedições do ultramar. Não foi mais facil organizar um corpo de artifices, indispensaveis para as obras se poderem realisar. E não só para este fim eram esses artifices absolutamente necessarios, tambem o eram para o ensino pratico de artes e officios nas colonias, onde absolutamente faltava quem soubesse manusear os

instrumentos e executar as obras de construcção, quer em pedra, quer em ferro ou em madeira. Por fim conseguiu-se organizar a expedição para Angola, como se conseguira organizar a expedição para Moçambique; mas não com facilidade e grande satisfação dos expedicionarios, como muitos julgam. Fizeram elles sacrificio grande: e era justo que o Estado fizesse tambem algum sacrificio.

Dos adiantamentos dados pelo Estado já elle se acha actualmente resarcido. Na conta de Moçambique, que temos presente, e que se refere a 18 de maio de 1880, lê-se o seguinte:

«Adiantamentos ao pessoal technico em Lisboa, 27:615\$000 réis: quantias pagas pelo pessoal, réis 27:015\$794.»

Foi indispensavel fazer consideraveis despesas em machinas e instrumentos de trabalho, em materiaes de diversas naturezas, e em tudo que era exigido pela hygiene; no intuito de conservar a saude e preservar a vida das pessoas que compunham a expedição. Fizeram-se as necessarias despesas, e os resultados corresponderam ás esperanças de quem organisou estas grandes missões civilisadoras.

A 4 de maio de 1877 começou a funcionar em Loanda a expedição, destinada á provincia de Angola.

A expedição de Cabo Verde foi organizada por decreto de 4 de setembro de 1877; e a de S. Thomé por decreto de 19 de outubro do mesmo anno.

Foi o primeiro empréstimo, para obras publicas na Africa portugueza, de 1:000 contos de réis, como já fica dito. A esse primeiro empréstimo acresceu um empréstimo de 800 contos, nos fins de 1878; outro de 300 contos em 1879; e, enfim, um de 400 contos em 1880, destinado a pôr termo ás obras publicas no Ultramar!!

Se attendermos á distribuição, que pelas diversas provincias d'Africa tiveram os dois primeiros empréstimos, veremos proxivamente o seguinte:

Cabo Verde	185 contos
S. Thomé	202 „
Angola	750 „
Mocambique	750 „

Da distribuição do empréstimo de 300 contos não temos conhecimento. E o ultimo, como era destinado a acabar com tudo, não ha que tomal-o em consideração, quando se trata de avaliar as despesas feitas em obras uteis no ultramar.

O que desde já se pode affirmar, é que a ultima lei fez pesar sobre o thesouro da metropole os encargos dos capitaes empregados no Ultramar; emquanto que a lei de 1876 obrigava os orçamentos locais a pagal-os.

Quando se considera a enorme extensão e o atrazo em que se acham as colonias, não pode deixar de se concluir, que foram muito limitados, mais do que isso muito exiguos, os recursos pecuniarios com que se tentou desenvolver as obras publicas em tão dilatadas regiões. O resultado é superior ao que se podia esperar; e, comtudo, ha quem veja n'isto um desperdicio e um erro. Deus permitta que o paiz não venha a pagar a esteril economia dos que o conduzem por tão errado caminho.

V

A immensidade do territorio, que possuímos ou a que temos direitos reconhecidos na Africa oriental e occidental, não pode deixar de ser tida em consideração, quando se trata da nossa situação como nação colonial. Essa vastidão immensa é um bem e é um mal. É um bem, porque pode e deve assegurar-nos a posição de uma grande potencia, que tem direito a occupar um lugar elevado entre as nações civilisadas. O mal provém, de termos consumido, em tempos felizes, as forças n'esse grande e nobre empenho de descobrir, e pôr em communicação com o mundo civilisado, as mais remotas regiões da terra.

e desde então ainda não podémos — pelos nossos limitados recursos, estreiteza de territorio na Europa, e exiguidade da população — promover a prosperidade, a civilisação e a colonisação das nossas larguissimas possessões. Não podendo, por estas circumstancias, pôr-nos ao nível das exigencias do progresso moderno, e das idéas racionais da economia social de hoje; custa-nos a desprender os olhos de um passado glorioso, para ver as coisas como ellas na realidade são, e para nos compenetrarmos dos nossos deveres e medir a nossa responsabilidade.

O trafico de escravos acabou, e, felizmente acabou para não mais voltar. Os monopolios commerciaes, o dominio exclusivo de territorios fechados ao commercio estrangeiro, não podem manter-se; hoje que as communicações cresceram prodigiosamente, que as necessidades sociaes augmentaram, que a industria e o commercio attingiram proporções immensas: hoje que ha excesso de população em muitas regiões do globo, necessidades impreteriveis em toda a parte, onde chega a civilisação; hoje que a humanidade reconheceu e affirmou peremptoriamente, que o mundo era d'ella, e que ninguem tinha direito de lhe roubar uma parte do que é seu.

A soberania é um direito, que respeitam e devem respeitar todos os povos que seguem, nos seus actos, os grandes principios da civilisação. Mas enganam-

se aquelles que imaginam, que o direito de soberania se pode levar ao extremo de contrariar os direitos da humanidade; e um d'esses direitos é o de aproveitar, em beneficio dos povos, as vantagens resultantes do livre commercio; é o de fazer chegar a todos, as riquezas que a natureza poz á disposição de todos.

A politica, que se não funda sobre os principios, que dominam as relações modernas entre as nações — principios que derivam das verdadeiras idéas sociais e economicas, estabelecidas e demonstradas pela sciencia — é uma politica insustentavel, e que, mais cedo ou mais tarde, leva a uma infallivel catastrophe. Ninguém pode sequestrar-se do convívio das nações, e continuar no seculo XIX a viver como se vivia nos seculos XVI e XVII. O mundo mudou, e é preciso saber mudar com o mundo. O que era util e admissivel, ha duzentos annos, é hoje absurdo, prejudicial e inaceitavel. O commercio então era a guerra, hoje é a paz. D'aqui resulta, que as riquezas dos povos não são antagonistas, mas só vivem de um accordo mutuo, leal e constante. Hoje, os povos devem buscar os seus alliados naturaes, não para a guerra unicamente, mas para proveito e desenvolvimento dos seus interesses.

A reciprocidade de interesses é a mais solida base de uma boa alliança. N'este caso está a nossa alliança com a Grã-Bretanha; principalmente nas

colonias. Oppunha-se á cordealidade das relações a questão irritante do trafico dos escravos; mas essa causa de dissidencias, felizmente, acabou; e, no mais, a vantagem das duas nações está na mutua confiança, e na cooperação de ambas, com o fim de civilisar a Africa.

É preciso pôr de parte as opiniões falsas, os errados preconceitos; e caminhar, desassombradamente, para o futuro de prosperidade que nos espera; se soubermos comprehender a nossa situação e despir os erros da velha politica. A uma época nova, a uma geração nova, convém uma nova politica. Os poderosos instrumentos da civilisação moderna, é preciso que os levemos, sem perda de tempo, á Africa: e, d'entre estes, o mais efficaz é a facilidade dos transportes, e, d'entre todos, os caminhos de ferro. O caminho de ferro de Ambaca é uma necessidade: é o fundamento da transformação economica de Angola.

Na Africa oriental ha dois caminhos a construir: um no valle do Zambeze, outro do porto de Lourenço Marques ao Transvaal. Os recursos de que podemos dispor são limitados; a nossa situação financeira está longe de ser prospera. N'estas condições, toda a prudencia é pouca; mas a prudencia não é o desalento e o abandono. É preciso semear para colher, e temos para nós que os caminhos de ferro de via reduzida, — construidos com a maxima econo-

mia — são destinados a produzir uma tal transformação na Africa, que o seu custo de construcção pode ser rapidamente coberto pela grandeza dos fructos que podem dar, e hão de dar infallivelmente. É um erro querer construir na Africa caminhos de ferro de via larga. O trafico limitado não os justifica; o elevado custo condemna-os. Aqui, como em tudo, o optimo é inimigo do bom. A possibilidade e utilidade dos caminhos de via reduzida, está hoje provada pela experiencia, em regiões mais activas do que pode ser a Africa portugueza, em muitos annos ainda.

O caminho de ferro de Lourenço Marques não pode emprehender-se, vantajosamente, senão assegurando a sua prolongação para além da fronteira do Transvaal; porque ahí se encontra a região da funesta mosca *tsé-tsé*, que mata os gados e torna impossivel os transportes regulares, a não ser pela locomotiva. O tratado de Lourenço Marques — sobre que tanto se especulou, e tanto se mentiu — tinha principalmente por fim assegurar a construcção da via ferrea, e mais rapidamente possivel, com o maximo proveito, e a minima despeza para nós. Uns não entenderam, outros fingiram não entender a questão; e poucos se deram ao trabalho de a estudar. Mas não é d'isso que n'este momento nos queremos occupar: outro ponto importante da negociação chama a nossa attenção.

O tratado de Lourenço Marques era uma parte de um systemo politico; e este é o systema de estreita alliança com a Inglaterra nas colonias, e de cooperação constante. Uma parte d'essa politica foi o tratado da India; cujos resultados, vantajosissimos para nós, estão por todos sendo reconhecidos. A lealdade com que a Inglaterra cumpriu este tratado, e a construcção do caminho de ferro de Murmugão — que tão grande sobresalto está causando aos interesses dos inglezes na India — mostram bem, que a nossa antiga alliada comprehendeu e abraçou nobremente a nova politica. Seria muito para lamentar, que fossemos nós, os portuguezes, que mostrássemos não comprehender o que é do nosso interesse!

Ao tratado de Lourenço Marques correspondia uma transacção sobre os territorios ao norte de Angola; do Ambriz até ao Zaire. Todos sabem que francezes, belgas, allemães e americanos teem os olhos fixados nos territorios das margens do rio Zaire, e que alli affluem expedições de toda a parte. A occupação dos territorios, cujos direitos a corôa de Portugal se reserva nos tratados, ainda se não conseguiu; mas, quando diversas nações, e principalmente os Estados Unidos, alli pizerem seguramente o pé, então essa occupação tornar-se-ha impossivel. O governo inglez mostrava-se e mostra-se disposto a entrar em uma negociação que nos assegure a posse

dos vastissimos territorios do Ambriz até ao Zaire, e essa convenção será um dos mais importantes resultados da politica leal de cooperação. Ha documentos que o provam. A occasião é talvez unica, e é indispensavel não a deixar perder.—O tratado do Zaire será uma gloria para quem o celebrar: não d'estas glorias ephemeras, que dão uma popularidade phantasmagorica, mas d'estas glorias que ficam na historia, para nunca mais se apagarem da memoria de um povo.

Hão de existir, no ministerio dos negocios estrangeiros, alguns documentos a respeito da negociação do Congo.

C A B O V E R D E

CABO VERDE

I

Entre as condições geographicas, as circumstan-
cias economicas, o desenvolvimento commercial, as
necessidades e os progressos relativos das provin-
cias ultramarinas, ha grandissimas differenças. Só
um estudo especial de cada uma d'ellas, embora in-
completo e rapido, pode dar idéa — mais ou menos
justa — a tal respeito. As informações, de que na me-
tropole se pode dispor para um estudo d'esta or-
dem, são poucas e muito insufficientes; e essas mes-
mas nem sempre de uma rigorosa exactidão. Com-
tudo, a maior parte das vezes, nem de taes infor-
mações buscam servir-se os que decidem, com suf-
ficiencia não justificada, dos negocios coloniaes.

Não é intuito nosso dar noticias circumstancia-
das da historia economica, e do actual estado das

provincias ultramarinas; mas unicamente comparar, dados estatisticos, e notar circumstancias especiaes d'essas mesmas provincias, que possam fazer comprehender, quaes são as suas mais urgentes necessidades, e qual seja, a nosso ver, a politica que convém n'ellas seguir sem ambiguidades nem hesitações.

Começaremos o rapido estudo pelo provincia de Cabo Verde.

A descripção do extenso archipelago encontra-se em muitos documentos importantes, desde os *Ensaio de Estatistica* de Lopes de Lima até ao relatório do governador da provincia ultimamente publicado. Não repetiremos, pois, aqui as particularidades geographicas e economicas de cada uma das ilhas de Cabo Verde, que n'aquelles escriptos se encontram amplamente expostas. Para o nosso fim basta recordar o seguinte:

A área, porque estão disseminadas as dez ilhas do archipelago, fica comprehendida entre 13°-17° lat. N. e 24°-27° long. O. de Par. A superficie das ilhas é aproximadamente de 1:300 milhas quadradadas: a maior parte d'esta superficie está por cultivar, não só pelo atrazo geral da agricultura e a indolencia da população, senão também pela extensão que occupam os terrenos montanhosos, escavados e estereis. Geralmente, as ilhas mostram — vistas de fóra

—um aspecto arido e triste ; mas em algumas d'ellas é o amago viçoso, fertil e agricultavel. A posição geographica das ilhas de Cabo Verde dá-lhes uma importancia consideravel, em relação á navegação do Atlantico; e d'ahi nasce a sempre crescente affluencia á ilha de S. Vicente, onde os navios de vapor encontram, principalmente, o abastecimento de carvão indispensavel, para as viagens, quer para a America, quer para o sul da Africa.

A maior parte das ilhas carecem de portos bons e abrigados, e, sobretudo, de bons desembarcadouros, de bem disposta balisagem e da illuminação indispensaveis, para que os navios possam com segurança demandar as suas praias. Obras publicas que tenham por fim: estabelecer caes onde a propria natureza está indicando que elles são necessarios; indicar aos navios o caminho seguro por onde podem navegar; e abrir vias de communicação entre os portos de mar e as localidades onde a cultura se pode desenvolver no interior das ilhas, são absolutamente exigidas pelo interesse de Cabo Verde, e pelo não menos importante interesse da metropole. Cada dia estamos a ver partirem para as longinquas plagas da America centos de emigrantes, sem que alguns ao menos vão demandar as nossas provincias ultramarinas; e, comtudo, em todas ellas, abundam os terrenos incultos, faltam braços para o trabalho, ha falta ainda maior de quem encaminhe e

aproveite os elementos de riqueza; e tudo isto, em grande parte, devido a errados preconceitos, e a que a administração publica ainda não soube, ou não quiz, crear os verdadeiros elementos da riqueza publica, nem preparar as coisas para que a iniciativa particular, possa, com segurança, tirar proveito das condições especiaes, que a natureza accumulou em fertéis regiões comprehendidas nos dominios portuguezes do ultramar.

A industria, quasi unica nas ilhas de Cabo Verde, é a agricola. Em consequencia do clima, podem alli crear-se as plantas da Europa, associadas com plantas das regiões tropicaes; e umas e outras prosperarem e darem valiosos productos. Comtudo, o grande atrazo em que se acha a cultura; os maus instrumentos e machinas de que esta usa; a indolencia do povo; a pouca actividade do commercio; o descuido que se mostra em aproveitar os recursos naturaes, deixando sem communicações as mais productivas regiões; a difficuldade das transacções e das relações entre os navios e a terra; tudo emfim tem contribuido, poderosamente, para que o progresso haja sido lento em todo o archipelago de Cabo Verde e na Guiné, que até ha pouco formavam juntos uma só provincia.

As faltas, que se notam nas ilhas, encontram-se, exaggeradas, na Guiné; cuja vegetação, poderosa e exuberante, é uma verdadeira maravilha da natu-

reza. Alli ha a accrescentar a tudo o mais, as difficuldades que nascem do immediato contacto de um gentio barbaro e indomito, que raramente está em completa paz, e que muitas vezes abusa da nossa falta de força na Senegambia portugueza. Não devemos illudir-nos ácerca das condições do nossó dominio na Guiné; e para isso basta ler os ultimos documentos officiaes que sobre o assumpto se publicaram. N'um relatorio de 1878, diz o governador da provincia de Cabo Verde, depois de indicar os largos limites que os escriptores dão á Guiné portugueza:

«Dentro, porém, d'estes limites se acham o rio Casamansa e rio Nunes, onde se encontram estabelecimentos francezes, e, não me pertencendo apreciar aqui a questão do direito que innegavelmente temos áquelles rios, *prefiro acreditar que taes estabelecimentos serão considerados simplesmente commerciaes, mas não como base de dominio, e que do momento em que, fazendo valer os direitos que alli temos, os pretendamos occupar, garantindo a necessaria segurança ao commercio alli estabelecido, nenhuma duvida importante se apresentará, e se respeitará o direito que temos de occupar o que innegavelmente nos pertence.*»

Sem discutir agora a questão do nosso direito,

que não deixará de ser contestado, quando algum dia quizermos estabelecer o nosso dominio effectivo, faremos só notar que, de facto, o commercio é exercido em territorio da Guiné portugueza ha longos annos, por uma nação estrangeira; e que a origem d'este facto, que não condemnamos, a podemos derivar de quando estava em plena prosperidade o resgate de escravos.

Já em 1594 os portuguezes residentes na Guiné andavam associados com francezes e inglezes, sendo causa d'isto «o terem os portuguezes de cá deixado de ir áquelle resgate» como diz Alvares de Almeida. Por longo tempo acreditaram os portuguezes, que só pretos se podiam exportar da Guiné; e, em quanto nós pensavamos assim, outros tiravam d'aquelle territorio oiro, marfim e outras mercadorias valiosas. D. Pedro II, no intuito de acudir a este estado de decadencia do commercio portuguez na Guiné, creou a Companhia de Cacheu e Cabo Verde, a que a fazenda emprestou 200:000 patacas para a exportação de escravos destinados ás colonias hespanholas. Esta ephemera criação de uma economia barbara, fundada sobre a escravatura e o monopolio, extinguiu-se em poucos annos. Hoje o que temos dil-o o relatorio a que acima nos referimos:

«O districto da Guiné compõe-se actualmente de tres concelhos, que tem por séde Bissau (capital de

districto), Bolama e Cacheu. Dependentes d'estes concelhos temos varios presidios, em que conservamos auctoridades nossas e força militar, mais ou menos numerosa. D'estes presidios os principaes são:

«No concelho de Bissau o presidio de Geba, no extremo navegavel do rio de Geba.

«No concelho de Bolama a povoação de Santa Cruz de Buba, onde por emquanto não temos força militar, por não a haver sufficiente. Tem um chefe civil, que é ordinariamente um dos negociantes alli estabelecidos.

«No concelho de Cacheu os presidios de Farim e Zeguichor, onde conservamos pequenos destacamentos. Farim é situado no extremo navegavel do rio Farim, e Zeguichor no rio Casamansa.

«São estes actualmente os estabelecimentos que temos nos extremos dominios da Guiné, ou aquelles em que temos auctoridade e força, ainda que em muito pequeno numero, para occorrer a qualquer eventualidade».

Para acudir a este estado de coisas, e em consequencia de um accidente desastroso, entendeu o governo da metropole, de accordo com as indicações dos governadores de Cabo Verde, dever crear um governo independente na Guiné.

Qual venha a ser no futuro o resultado d'esta me-

dida, não o podemos calcular: mas está-nos parecendo que, se ella não for acompanhada de uma acção energica, de demonstrações claras de força e do emprego de capitaes consideraveis, virá a ter a mesma sorte que a desastrosa medida adoptada por D. Pedro II no fim do seculo XVII.

II

Até que a lei, ultimamente promulgada, fez da Guiné um governo separado, a provincia de Cabo Verde era composta das ilhas e do territorio da Senegambia portugueza; cuja importancia procuramos fazer apreciar em vista das informações officiaes do governador da provincia. Os resultados d'aquella importante medida governativa ainda se não podem calcular. Ha na Guiné circumstancias especiaes, que contrariam o seu desenvolvimento agricola e industrial, e se oppõem a que possamos estabelecer um seguro e effectivo dominio sobre as populações e sobre o territorio, fóra das localidades que já hoje e ha largos annos occupamos. A Guiné pode comtudo tornar-se, cada vez mais, um centro commercial; e

os nossos estabelecimentos alli hão de ter um caracter semelhante ao dos estabelecimentos francezes. As informações estatisticas de que dispomos abrangem toda a provincia de Cabo Verde, tal qual ella estava organizada antes da nova lei; comtudo não é difficil separar, até certo ponto, o que se refere á Guiné do que se refere ao archipelago.

As ilhas de Cabo Verde, como dissemos já, occupam uma extensa área. Tomada cada ilha separadamente, apresenta pequenas dimensões; e entre ellas todas ha grandissimas differenças. Assim a maior, a de S. Thiago, mede 360 milhas quadradas; e a menor das habitadas, a Brava só mede 36 milhas quadradas. N'uma extensão de 1:300 milhas quadradas, aproximadamente, só uns 65:000 hectares estão cultivados; em parte porque o terreno é ingrato e arido, e cortado de montanhas; em parte por falta de actividade, de energia, de capitaes, e mesmo de população, porque esta é insufficiente para agricultural todos os terrenos ainda os mais fa-ceis e ricos das ilhas.

Não são rigorosas — longe d'isso — as informações de que a estatistica pode dispor em relação ás provincias ultramarinas, mas são, em nossa opinião, sufficientes para se fazerem comparações entre épocas diversas, as quaes lançam muita luz sobre este momentoso assumpto. O que sabemos do estado das culturas em 1874 leva-nos a crer que ellas se dis-

tribuíam, aproximadamente, do seguinte modo nas ilhas de Cabo Verde:

	Hectares
Canna de assucar.....	13:900
Café.....	1:600
Algodão.....	1:600
Tabaco.....	700
Milho e feijão.....	37:000
Batatas.....	2:700
Mandioca.....	8:000
	<hr/> 65:500 <hr/>

A estas produções principaes ha a accrescentar a purgueira, que por toda a parte se desenvolve quasi espontaneamente, e cujo consumo para extracção de oleo é muito consideravel. A planta, que poucos cuidados exige, dá bastante lucro. A exportação da purgueira pode crescer quasi indefinidamente.

Em 1844, época em que se publicou o *Ensaio* de Lopes de Lima, ainda a urzella de Cabo Verde era considerada um importante producto, e o mais conhecido na Europa, para as tinturarias. Nascendo pelos pincares e alcantis das serras, onde espontaneamente se produz, era a urzella considerada como exclusiva propriedade do governo, que tirava d'ella o seu primeiro rendimento. Pelos annos de 1820 a 1838 rendia annualmente de oitenta a

cem contos de réis. Hoje, porém, não tem essa substancia importancia nas industrias, e o rendimento de todo acabou.

A irregularidade das chuvas, de que muito soffre o archipelago, é devida—além de causas geraes—á extrema desarborisação das extensas montanhas, escalvadas e pedregosas, que em todas as ilhas, á excepção das de Maio, Boa-Vista e Sal, se levantam a consideravel altura. O aspecto externo das ilhas é, em geral, arido e aspero; porém no interior d'ellas parece haver a natureza tudo disposto para promover uma vigorosa vegetação, quando a agua não falta. A indolencia dos homens e a sua falta de previsão tem, porém, esterilizado o que a natureza fez bello e fertil. A falta de arvores nas montanhas preoccupa ha muito a administração publica: mas os resultados dos esforços, até hoje empregados, estão longe de corresponder aos desejos dos que reconhecem os perigos da situação actual.

A estatística dos gados dá, em grande parte, a explicação da funesta desarborisação que se nota em todas as ilhas. Já em 1844 Lopes de Lima, que notava a desarborisação, admirava a grande quantidade de cabras que havia em Cabo Verde.

«O *gado cabrum* é immenso, dizia elle, em todas ilhas, apesar da grande matança que soffre todos os annos para lhe tirarem as pelles, que eram

um dos principaes generos de exportação para a America do Norte (e, felizmente, hoje começa a sel-o para a metropole), bem como os coiros de boi . . . As cabras são de bonita apparencia . . . produzem seis e sete crias no anno, e a uma tal propagação é devido o não se lhes conhecer nunca diminuição, por mais que matem n'ellas».

Em 1878 ainda as cabras eram numerosas: e a sua presença contraria, necessariamente, todos os esforços que se façam para conseguir arborisar as montanhas.

A estatistica dos gados era a seguinte:

Especies	Numero de cabeças	Valor em contos
Gado vaccum.....	13:599	219
Asinino.....	16:071	119
Cavallar.....	2:450	60
Muar.....	395	18
Cabrum.....	58:374	46
Ovellhum.....	8:188	12
Suino.....	14:746	42

Se dermos credito á estatistica, o numero de cabras tende a diminuir, pois que em 1875 era 80:000.

Com a interessante questão do plantio de mattas nas montanhas, estreita e intimamente se liga a,

não menos interessante, questão dos gados. As cabras são o flagello das arvores; onde ellas abundam não ha essencia florestal que prospere. São as arvores a maior das necessidades de Cabo Verde; só ellas podem regular melhor o clima, contribuir para a mais conveniente distribuição das chuvas e para conservar nos montes a humidade, que tão precisa é alli: ora, sem a substituição das cabras por ovelhas, — desenganam-se os agricultores, — não ha arborisação possível.

Apesar de todos os contratempos, é, porém, certo que a produção agricola tem ido crescendo no archipelago, e as condições economicas teem sensivelmente melhorado. A isto tem correspondido o crescimento da população. Era esta em 1844, de 67:000 individuos, comprehendendo 5:560 escravos: trinta annos depois, em 1874, subia a população a mais de 90:000. E, ao passo que a população crescia, iam dando o seu natural resultado as leis contra a escravatura; por fórma que, em 1874, quando foi decretada para Cabo Verde a completa liberdade dos denominados libertos, havia d'estes apenas uns mil aproximadamente.

No ultimo relatorio, publicado, do governador de Cabo Verde, affirma-se que: «A população das nove ilhas habitadas do archipelago orça, segundo o ultimo recenseamento, em almas 90:700. Este algarismo, porém, julga-se muito inferior ao que

« realmente é. » E mais adiante accrescenta: « é facil de reconhecer que, embora maior do que a ultima (população) calculada, não pode aquelle numero ir além de 100:000 almas, numero ainda assim excessivamente limitado, comparado com a área habitavel e aproveitavel de todas as ilhas ».

III

Tem o movimento commercial em Cabo Verde tido bastante desenvolvimento relativo; em consequencia dos progressos, ainda que lentos, effectivos, que a agricultura tem realisado nos ultimos trinta annos.

São os productos do solo que formam a base da exportação do archipelago: e a esta ha a accrescentar a exportação do sal, produzido nas ilhas do Sal, do Maio e da Boa Vista.

A industria do sal e a sua exportação não tem tido desenvolvimento, antes parece que se faz hoje com menos perfeição e actividade o fabrico. Segundo Lopes de Lima « a producção d'este genero excedia (em 1844) a 15:000 moios por anno, e tendia a augmentar nos annos futuros, *em consequen-*

«cia da exploração de novas salinas na ilha do Sal, «havia pouco povoada». A exportação annual, na referida época, era de 11:636 moios, em média. A estatística aduaneira em 1877-1878 mostra que n'esse anno economico a exportação foi de 12:270 moios.

Dos productos da industria rural de Cabo Verde, os que mais avultam na exportação são o café e a purgueira, e depois d'estes o assucar.

Em 1871-1872 e em 1877-1878 o valor da exportação d'estes productos era o seguinte:

	1871-1872	1877-1878
Purgueira	162 contos	130 contos
Café	26 »	46 »
Assucar	38 »	10 »

O movimento commercial nos seguintes annos foi:

	Importação	Exportação
1842-1843	76 contos	74 contos
1872-1873	332 »	315 »
1874-1875	469 »	342 »
1877-1878	115 »	280 »
1879-1880	292 »	872 »

Subtraindo da importação total o valor da de S. Vicente—por ser principalmente proveniente do

carvão com que se abastecem os depósitos para a navegação — fica esta reduzida, nos quatro annos, ao seguinte:

1872-1873.....	280 contos
1874-1875.....	273 „
1877-1878.....	262 „
1879-1880.....	430 „

Em 1843 o movimento commercial, não contando o valor da urzella, que era monopolio do Estado, andava por 150 contos, sendo a importação 76, e a exportação 74. O valor da urzella exportada subia, por esse tempo, a 46 contos.

O augmento das receitas publicas tem acompanhado o maior desenvolvimento da produção e do commercio de Cabo Verde. Em 1842-1843 a receita era de 55 contos, a que é preciso juntar 24 contos, producto da urzella; isto é, um total de 79 contos. Esta receita comprehendia tambem a proveniente da Guiné.

Ultimamente, a receita arrecadada na provincia era superior a 200 contos, como se pode ver no relatorio do governador. Em 1875-1876 foi de 210 contos; em 1876-1877, de 228 contos; em 1877-1878, de 227 contos. No orçamento de 1880 vem a receita orçada da seguinte fórma: de Cabo Verde 166 contos; da Guiné 53 contos; total 219 contos.

A lenta evolução do trabalho livre, e a feracidade do solo nos valles que se abrem por entre serranias, tem produzido este augmento de riqueza, mas sem o auxilio poderoso da arte. Nem estradas; nem bom aproveitamento das aguas, onde as ha; nem caes de embarque para mercadorias; nem pharoes que tornem seguro o accesso aos portos; nem machinas de trabalho; nem arborisação regular das montanhas; nenhum, enfim, d'estes grandes meios de que a civilisação dispõe para attenuar, ao menos, as difficuldades que a natureza oppõe ao trabalho, se haviam até ha pouco empregado para melhorar as ilhas de Cabo Verde. Dominava aqui o mesmo abandono, a mesma falta de acção na administração e de iniciativa nos particulares, que esterilisa todas as nossas colonias d'Africa. A esta miseravel indolencia, a esta estolida apathia, chamam os *prudentes* sensata reserva; sem comprehenderem, que é chegado o momento critico de assegurarmos a posse das nossas colonias, e prepararmos o engrandecimento d'ellas e o nosso; ou de lhes prepararmos a total ruina, e tornar segura a perda, — em tempo mais ou menos remoto, — da maior parte, se não de todo o nosso dominio africano. Não ha que hesitar: o dilemma é simples, embora para muitos seja doloroso vel-o levantar implacavel diante de nós. Ou atacar, sem ambáges, a questão dos melhoramentos nas provincias ultramarinas, pelas obras publicas,

pela instrução, pela organização da administração sem exagerações phantasistas de inapplicavel liberalismo—; pela consolidação da auctoridade e da força—sem sentimentalidades piegas—ou resignar-se, ineptamente, a perder o dominio ultramarino, o que é o mesmo que resignar-se Portugal a perder a propria existencia, como nação independente e livre.

As obras publicas nas provincias ultramarinas, —principalmente as que melhoram a viação, e facilitam a agricultura,—são urgentemente exigidas pelas circumstancias economicas, e pelas condições politicas actuaes. A questão de obras publicas nas possessões de além-mar não era, e não é só uma questão economica; era e é uma questão politica—principalmente uma questão politica.

Os vastos dominios portuguezes são uma grande força, se lhe levarmos promptamente a civilisação; são, porém, uma fraqueza, se não cumprimos cabalmente o nosso dever de nação civilisada e christã, com energia e presteza.

Nas provincias ultramarinas cobravam-se, e cobram-se ainda, impostos nas alfandegas com applicação especial a obras publicas. Esses impostos, aliás productivos, tem tido uma applicação desordenada, e sem proveito. Faltava systema na applicação do dinheiro; faltava direcção energica, illustrada, e dispondo de meios sufficientes, para dar vi-

goroso impulso ás obras e melhoramentos publicos. A isto tentou dar remedio a lei de 1876.

O imposto especial para obras publicas em Cabo Verde era em 1875 de 20 contos, e no anno seguinte subiu a 40 contos. Sobre esta somma pode calcular-se, que se levanta um capital para obras publicas, nas condições fixadas na lei de 1876, de 570 contos; os quaes, convenientemente applicados, podem transformar aquella provincia ultramarina.

O sr. Mello Gouveia — que me succedeu no ministerio da marinha e ultramar — compenetrado da importancia e oportunidade do pensamento de desenvolver as obras publicas, organisou a commissão respectiva para Cabo Verde, e decretou o necessario regulamento.

Desde novembro de 1877, a commissão de obras publicas começou os seus trabalhos nas ilhas de Cabo Verde. Temos noticia d'esses trabalhos, a contar d'aquella época até ao fim de 1879.

IV

As ilhas de Cabo Verde, com serem a menos atrasada das nossas provincias ultramarinas, representam — em resumido quadro — o estado da administração, o desenvolvimento economico e politico, as faculdades de iniciativa, o vigor moral, e a historia do lento progresso das nossas colonias africanas. E, entre as ilhas de Cabo Verde, podemos tomar como typo de estudo, a mais importante de todas, — a ilha de S. Thiago: por ser a mais vasta, a mais populosa, a mais productiva, a que tem mais commercio, e é a capital do archipelago.

Como judiciosamente faz notar o zeloso director das obras publicas de Cabo Verde, no seu relatorio de 6 de dezembro de 1879:

«Por menos conhecidas em vista da distancia que as separa da metropole, as provincias ultramarinas resentem-se muitas vezes da precipitação com que são julgadas, sendo a opinião frequentemente illudida, com manifesto prejuizo dos seus legitimos

interesses e preterição de suas mais instantes necessidades. D'esta circumstancia resultam incalculaveis prejuizos — apprehensões sem nenhum fundamento, *um desanimo anniquilador*, e a mais completa indifferença para com os homens e as coisas do ultramar, e, como immediata consequencia, o retraimento de capitaes para empresas de maior alcance e de mais reconhecida utilidade.

.....

«As obras publicas, pelo notavel desenvolvimento que tiveram com os meios extraordinarios creados pelo governo, iniciando n'estas provincias uma época de progresso material, não podiam escapar á sorte commum. Era até arriscado n'estas condições pretender que constituissem uma excepção.»

Estas justas observações mostram quanto convem, para ser justo, não ter illusões, nem ter tambem um espirito de irracional hostilidade para tudo que é novidade, embora plenamente justificada pelos precedentes e pelos resultados; só porque o isolamento e distancia a que estão as nossas provincias ultramarinas, dão logar, ou a desconfiar de tudo, ou a illudir a opinião publica, para satisfazer mesquinhos calculos de uma politica pouco honestá.

Estudar os factos como elles são; avaliar as circumstancias economicas e sociaes, com razão esclarecida; apreciar os homens pelo que valem, sem

paixão; pesar as consequências dos factos e a importância das medidas que hajam de se adoptar em relação ás colonias, sem se deixar arrastar por deploraveis rivalidades, ou por suggestões interesseiras; eis o que os homens publicos devem fazer, para não merecerem ser taxados de leviandade ou de improbidade, e não se tornarem alvo das justas censuras da historia.

Deixando por agora esta digressão, proseguiremos, dando rapida idéa de que se tem passado,—no que diz respeito a obras publicas — em Cabo Verde, e particularmente na ilha de S. Thiago.

Esta ilha,—como geralmente as do archipelago e como algumas das outras regiões africanas que pertencem a Portugal,—pode logo dividir-se em duas regiões completamente distinctas, em relação á sua altitude, natureza do solo, e condições climatericas. A região ou zona littoral. A região ou zona interna e montanhosa. A primeira, que terá uns seis kilometros de largura média, —segundo um relatório do director de obras publicas, que confirma a descripção de Lopes Lima e outros —é arida, pobre e insalubre. A segunda, a zona montanhosa, abrange extensas cordilheiras de mais ou menos elevadas montanhas, coroadas de altos picos, e cortadas de fundos e frescos valles. Tem esta região pasmosa fertilidade; revestem-n'a extensas plantações de café; perfumam-n'a bosques de laranjei-

ras; enriquecem-n'a variadas arvores de fructo; e assombrêam-n'a frondoso arvoredos, pelas margens das ribeiras.

«Observa-se» — diz o relatorio a que já nos temos referido — «n'esta ilha, como em quasi todas as outras d'este archipelago, que a natureza concentrou as suas riquezas no interior, caprichando em apresentar pasmoso contraste com a região littoral.»

Não são nem numerosos, nem sempre de facil accesso os portos da ilha. Ainda assim os que admittem navios de maior tonelagem são: o porto da Praia, ao sul da ilha; o porto da Pedra Badejo a leste; o do Tarrafal ao norte; e o da Ribeira da Barca a leste.

Esta disposição está ensinando, que é preciso pôr em communicação, por meio de estradas, a zona fertil e productiva da ilha com os portos de mar; e melhorar estes portos de mar, dando-lhes bons desembarcadouros, e uma disposição de luzes que facilite e torne segura a navegação. O que dizemos de S. Thiago pode dizer-se das outras ilhas, e mesmo de Angola; onde a natureza apresenta uma disposição analogia, e condições economicas que não desdizem das da ilha de S. Thiago, como veremos.

A disposição orographica da ilha, tal como fica

indicada, offerece mui grandes difficuldades ao traçado geral das communicações interiores, e ao projecto e execução de cada uma das estradas em especial. Innumeras ribeiras, despenhando-se de grandes alturas, rasgam a ilha em todas as direcções, e, formando torrentes caudalosas na estação das chuvas, tornam indispensaveis numerosas e importantes obras de arte.

Sem vias de communicacão, porém, não ha progresso que valha, onde todas as condições naturaes estão indicando a sua necessidade, e onde «o transporte dos productos corresponde aproximadamente a 50 por cento do seu valor venal.» O estudo das vias de communicacão, de mais incontestavel e mais urgente necessidade, era o que primeiro cumpria fazer ás commissões de obras publicas do ultramar; assim como o de todas aquellas obras que podem tornar mais facil e mais activo o commercio, e, consequentemente, animar o desenvolvimento da producção agricola. Além d'isso, era preciso não deixar perder o que existe, e dar á administração publica os meios de que ella absolutamente carece, para cumprir proficuamente os seus deveres paternaes.

Foi o que fizeram as commissões de obras publicas, com inexcedivel zelo e justa comprehensão dos seus deveres e da sue missão eminentemente civilisadora.

V

O imposto especial para obras publicas, cobrado na provincia de Cabo Verde, apresenta um rendimento bastante elevado, para servir de segura garantia a um emprestimo amortisavel, com destino a melhoramentos publicos; mas insufficiente para, com proveito, se applicar a este fim anno a anno. Os factos tem-n'o provado de um modo incontestavel. Os dados officiaes mostram, que o rendimento do imposto a que nos referimos tem sido o seguinte:

1874-1875	39:710\$541	réis
1875-1876	37:086\$313	»
1876-1877	39:030\$022	»
1877-1878	23:373\$365	»

Tirando o ultimo anno, que foi excepcionalmente pouco rendoso, pode calcular-se em 39 contos o producto do imposto. Sendo certo, que todo o augmento de movimento commercial é a consequencia necessaria de melhores vias de communicação e

maiores facilidades de navegação; a facilidade de communicações deve dar necessariamente augmento de rendimento no imposto especial para obras publicas.

Mais de metade d'estas sommas tem sido empregadas na ilha de S. Thiago, e particularmente na capital. Assim, em 1874-1875 — sendo a despesa geral de obras publicas na provincia de 41:546\$000 réis — foi a despesa em S. Thiago de 21:008\$462 réis. Apesar d'isso, o resultado foi o ficarem as obras publicas sem desenvolvimento, a ilha privada de estradas bem traçadas e acabadas, a cidade sem nenhuma das coisas mais necessarias á administração e vida dos povos, e alguns estabelecimentos em tal estado de ruina ou de imperfeição, que mais valera não existirem.

Oiçamos o que nos dizem os relatorios officiaes:

« Os trabalhos de viação, executados quasi sempre por occasião das crises alimenticias por que
 « tem passado a provincia, resentem-se d'esta circumstancia, da precipitação com que foram levados a effeito, e *principalmente da falta de estudos
 « previos*; resultando assim que, em lugar de estradas em condições de regular viabilidade, apenas
 « se encontram *algumas trincheiras abertas, postas
 « em condições de mal servirem ao transito publico,
 « com declividades que excedem em mais do dobro o*

«*maximo fixado no reino para as estradas de terceira ordem, e nas quaes o esforço de tracção, a que se obrigam os animaes empregados no transporte das mercadorias, é muito superior ao ordinario.*»

«Accresce ainda, que o pavimento das chamadas estradas não está em condições de resistir ás impetuosas correntes das aguas fluviaes, principalmente na passagem das ribeiras, onde, por falta de obras de arte, *em pouco tempo se inutilisa todo o trabalho executado. Succede frequentemente que, ao fim da estação pluvial, apenas se encontram vestigios das estradas arruinadas, demonstrando praticamente o erro das economias exageradas em trabalhos d'esta natureza.*»

N'outro relatorio lê-se, com referencia ao mesmo assumpto:

«Considerava-se como simples protecção administrativa contra a miseria e a fome, o beneficio dos trabalhos que se mandavam abrir, e, no proposito de *construir sem estudos*, parecia um acto de má caridade a deslocação diaria dos soccorridos, que, debilitados pela miseria, extenuados pela fome, só estendiam as mãos supplicantes, quando se lhes facultava trabalho, proximo de suas habitações.»

«*Acostumados a ver trabalhos em execução sem estudos previos, não admira que esta inovação en-*
«*contrasse oppositores n'esta provincia.*»

Estes factos deploraveis, que em todas as obras se podem notar, mais ou menos, tornam-se muito sensiveis na construcção de estradas; e não se pode attribuir a impericia e falta de zelo dos engenheiros, mas só ás circumstancias que determinaram a execução dos trabalhos, e ao systema com que eram administrados os fundos destinados a obras publicas. Os factos não accusam os homens, condemnam o systema.

As estradas encetadas não estavam em parte alguma concluidas. Logo, n'uma estrada que vae da cidade da Praia á freguezia dos Orgãos, «uma das mais importantes da ilha,» se encontravam interrupções que a inutilisavam: e sobre a ribeira dos Orgãos, por falta de uma obra de arte, «a chamada «*estrada desce ao leito da ribeira em rapido decli-*
«*ve, e segue no mesmo leito percorrendo uma exten-*
«*são de 3 kilometros aproximadamente.*»

Ora, no tempo das aguas correntes, estas são tão violentas, que arrastam volumosos troncos de arvores e até volumosas pedras.

A construcção de uma ponte, de pequenos lanços, e algumas obras de arte de secundaria impor-

tancia bastavam para tornar proveitosa uma estrada, de que um dos relatorios nos diz o seguinte:

«A chamada estrada, a que me refiro, com quanto seja *uma das melhores que se encontram na provincia*, e uma das mais importantes, pelos serviços que presta ao commercio d'esta ilha, está interrompida em alguns pontos por falta de obras de arte, e carece de ser melhorada nas rapidas precipitações de nivel, que tornam difficil o movimento dos carros de transporte.»

Uma das melhores estradas que se encontram na provincia estava como fica dito. Escusado é fazer mais citações, para mostrar como estavam as outras, quando chegou a Cabo Verde a commissão de obras publicas.

A cidade da Praia tem um porto dos mais importantes do archipelago e dos mais frequentados. O embarque e o desembarque, porém, das mercadorias é de grande difficuldade; por ser a orla do mar violentamente batida pela marulhada, durante todo o anno. A cidade fica no fundo da bahia sobre uma altura de uns 32 metros; havendo um caes, ha muito construido, sobre uma restinga de rocha, a uns 400 metros de distancia da nova alfandega. «As grandes reparações d'este unico caes teem custado ao governo quantiosas sommas, além do cus-

«teamento annual para sua conservação e para a
«desobstrucção, bastante dispendiosa, da bacia de
«resguardo.»

A necessidade de uma ponte-caes era incontestavel, e egualmente indispensavel a construcção de uma estrada para a alfandega nova, e para a cidade.

O novo edificio da alfandega, que —segundo se vê do relatorio do governador— em 1875, estava para ser principiado «depois da proxima estação das chuvas», está situado na orla maritima n'um terreno alagadiço e apaulado; o que tornava indispensavel — «para evitar que as aguas do mar con-
«quistassem terreno sobre a praia, abrindo profun-
«das escavações, represando-se nas grandes depres-
«sões, e impedindo e difficultando o movimento de
«volumes e mercadorias em frente da nova casa» — a construcção de um aterro e muralha de suporte, que não pode custar menos de seis contos de réis.

Em 1862 concluiu-se na cidade um quartel militar, que custou mais de oito contos de réis. O edificio não preenchia o fim para que era destinado, por falta de accommodações e de boas condições hygienicas. Posteriormente, tentaram-se melhoramentos, e n'estes se dispendeu muito mais de tres contos de réis. Comtudo tornara-se já, em 1878, «in-
«dispensavel uma completa reforma em todo o ma-

«deiramento de cobertura»; e no ultimo relatorio de obras publicas, vê-se que: «foi preciso apear-se todo o madeiramento de cobertura da parte do edificio que corresponde á frente principal. *Era inexcidivel o estado de ruina, e ameaçava immediato desabamento.*»

Um exemplo mais do que eram as coisas antes da nova organisação do serviço de obras publicas. O que succedia em S. Thiago succedia geralmente em todas as nossas colonias.

Ha em S. Thiago um hospital civil e militar, que, embora de construcção não muito remota, «não tem uma só enfermaria em boas condições hygienicas». E o relatorio, d'onde são extraídas estas palavras, continua mais adiante:

«Era de ha muito observado que os doentes entrados no hospital eram alli accommettidos de febres palustres. Succede agora que alguns carpinteiros das obras publicas, achando-se em trabalhos de reparação no solho de algumas enfermarias, levantando algumas taboas completamente deterioradas, para as substituir por outras novas, mal podiam supportar as exhalações mephyticas que se elevavam dos compartimentos inferiores, o que fez presumir que existe nas cavas que se encontram por baixo das enfermarias, e onde o ar e a luz não penetram, por falta de frestas que com-

«muniquem com a atmosphaera exterior, um fóco de
«evolução de miasmas, que infecciona o ar das en-
«fermarias, produz febres, cuja causa parecia igno-
«rar-se, e pode desenvolver as mais graves doenças
«que procedem do mephytismo nosocomial.»

Esta horrivel casa de morticínios foi melhorada e ampliada com uma enfermaria-barraca.

O dessecamento de alguns pantanos tem agora salvo a saude e a vida do muita gente, segundo pelas estatisticas se prova; e d'antes, as obras d'esta natureza, ou se não executavam, ou progrediam com deploravel lentidão.

Aquelles eram os fructos de um systema deploravel, o qual uma criminosa leviandade vae resuscitar agora por uma lei, pondo termo a um systema racional que já se estava pondo em execução.

VI

É sina portugueza não levar por diante qualquer idéa util, que saia dos estreitos limites da rotina mais vulgar e mais esteril, sem lhe levantar numerosos embaraços, sem concitar contra ella a animadversão publica. Pelas velhas rotinas estão sempre

os denominados *homens prudentes*; e, com estes, todos aquelles que se deixam arrastar por tristes paixões politicas, ou por, ainda mais tristes, invejas e desleaes rancores pessoaes. Às vezes, porém, apesar dos seus adversarios, a idéa impõe-se por fórma tal á opinião publica e por tal fórma mostra a sua efficacia, que acaba por vencer todas as resistencias, e por encontrar nos homens intelligentes, que se não deixam prender com as miserias de uma politica mesquinha e que sabem ouvir a voz do verdadeiro patriotismo, seguros apoios e calorosos sectarios, que trabalham com aflicto em a realisar.

Temos esperanza de que a idéa simples e economica, que presidiu á creação das commissões de obras publicas no ultramar, e á creação de recursos para realisar promptamente as obras mais indispensaveis e mais urgentes á administração e ao commercio, será por fim abraçada pelo espirito publico esclarecido; e que os ministros do ultramar, que successivamente se forem succedendo, não abrirão mão d'este grande empenho patriótico: — o melhoramento rapido das nossas colonias. A voz da razão ha de fazer-se ouvir; hão de esquecer e reentrar na obscuridade, d'onde nunca deveriam ter saído, as ruins paixões; e a verdade, pura e luminosa, ha de triumphar n'este caso, como tem já triumphado em tantos outros. Para isto basta escutar os factos, e cerrar os ouvidos á maledicencia inepta.

Antes de deixarmos este rapido estudo sobre Cabo Verde, vejamos quaes tem sido os resultados da nova organisação de obras publicas alli; tanto quanto nol-o permitem as informações officiaes de que podemos dispor. Do que anteriormente succedia já demos rapida informação; do que succedeu, depois que no archipelago se installou a commissão de obras publicas, buscaremos informar o leitor.

A falta de plano regular de obras, a falta de estudos previos, a falta de acabamento nas que se executavam, a má escolha dos materiaes, a insufficiente fiscalisação das construcções, a lentidão com que tudo se executava, a falta de meios para levar a cabo — com a necessaria actividade — o que se principiava, ou por necessidade, ou por mera ostentação, sem se calcular se era, ou não, possivel realisalo; tudo lançava na mais deploravel desordem as obras publicas em Cabo Verde, como nas outras provincias ultramarinas; e fazia com que se gastassem esterilmente sommas consideraveis, não dando quasi nunca senão obras por acabar, e ruinas precoces.

Installada, nos fins de novembro de 1877, a commissão encarregada de pôr em execução o novo systema de obras publicas, não se descuridou um instante em estabelecer um methodo racional de estudos, em traçar um plano regular de obras, e em acudir ás mais urgentes necessidades. O caso, po-

rém, não era facil; dada a multiplicidade de circumstancias a attender, a variedade de obras a executar, e a natureza insular e disposições orographicas da provincia de Cabo Verde.

|| A primeira coisa a planear era a viação publica, cuja necessidade se fazia e faz sentir incessantemente alli por toda a parte; sendo, pela falta de estradas, que o commercio principalmente padece, e que o desenvolvimento da producção agricola não pode vencer os obstaculos que o paralytam. Não foi possivel fazer um estudo completo de tão complexo assumpto, em relação a todas as ilhas; mas, nos estudos feitos, o pensamento dominante foi — como diz o director de obras publicas - em relação á ilha de S. Thiago, o seguinte:

« Não se discute a conveniencia de uma rede de
« communicações interiores, abrindo a immensa área
« d'esta ilha— que é, sem duvida, de todo o archi-
« pelago a mais rica de productos agricolas, e a que
« dispõe de mais recursos naturaes. Como instru-
« mentos de progresso e desenvolvimento, as estra-
« das são uteis sempre. Ha porém, d'entre estas, al-
« gumas que devem ser consideradas como as prin-
« cipaes arterias de circulação, e cuja construcção
« deve sem demora levar-se a effeito; porque a des-
« peza encontra plena justificação nos beneficios que
« resultam á agricultura e ao commercio, e que im-

«mediatamente revertem em proveito do Estado. *Estas são as que ligam os portos de mar aos centros de maior produção agrícola*».

De accordo com esta opinião, executaram-se obras de grande utilidade nas estradas principaes da ilha de S. Thiago; sobretudo na estrada da Ribeira da Barca á Achada Xem, e na da Ribeira de Orgãos; fizeram-se simultaneamente estudos de summa conveniencia. Como prova da utilidade e economia que resultam do novo modo de administrar as obras publicas, basta dizer que, pelos estudos de uma estrada e melhor traçado d'ella, se conseguiu diminuir a sua extensão, tornar mais baratas as expropriações, e a despesa média por kilometro reduzir-se de doze contos a quatro, o maximo.

Outras obras e estudos da mesma natureza se tem ido fazendo em outras ilhas; tanto quanto o tempo, o limitado pessoal e dinheiro, o tem permitido. Entre os trabalhos de viação, convem citar os das ilhas do Fogo e Santo Antão, cujos estudos estão feitos já, e que demandam prompta execução.

Muitos edificios construidos, outros salvos de immediata ruina por meio de grandes e dispendiosas reparações, provam egualmente a actividade que tem havido na execução das obras publicas, e a economia real que resulta da creação de um corpo tecnico, independente, bem pago, com verdadeira

responsabilidade, e dispondo dos fundos necessarios para levar a cabo as obras de urgente necessidade.

Não devemos concluir este assumpto, sem citar as palavras do ultimo relatorio do director das obras publicas, a respeito de uma obra da maior utilidade para a saude publica, na capital da provincia:

«A cidade da Praia — diz o relatorio — era considerada muito insalubre, e contra ella havia as mais graves e justificadas apprehensões. As condições de salubridade tem melhorado consideravelmente, como o attestam as estatisticas dos dois ultimos annos, comparadas com as dos annos anteriores, e a cifra da mortalidade.

«Este beneficio deve attribuir-se aos meios empregados, com mais ou menos sollicitude, pelas diversas administrações; e designadamente á extincção das antigas palhoças, substituindo-as por casas de algum conforto e abrigo; ao empedramento das ruas da cidade, e *principalmente ao enxugamento dos pantanos que a cercavam*».

«Durante dezenas de annos de aturado trabalho, dispendendo-se avultadas sommas, procedeu-se ao enxugamento e aterro de uma grande extensão de terreno alagadiço e apaulado a oeste da cidade, convertida ao presente n'uma propriedade do Estado, conhecida pelo nome de *varzea da compa-*

«*nhia*, onde se teem ensaiado diversas culturas, vin-
 «gando algumas plantações. A conservação d'esta
 «propriedade, que tem recebido successivos melho-
 «ramentos, continua a cargo da direcção das obras
 «publicas.

«*Continuava a existir um pantano que, pela jun-*
 «*ta de saude, fôra sempre considerado o mais nocivo*
 «*de quantos se formavam em volta da cidade.* Este
 «pantano resultava todos os annos das primeiras
 «aguas fluviaes reunidas na foz da ribeira chamada
 «da Praia Negra, a leste da cidade.

.....
 «Até á data em que assumi a direcção das obras
 «publicas d'esta provincia, nada mais se havia feito
 «que o enxugamento temporario do pantano.

.....
 «Consultando os Boletins officiaes da provincia,
 «encontram-se *as contas da avultada despeza que*
 «*todos os annos se fazia n'aquelle local.* Succedia,
 «pois, que um trabalho executado inconveniente-
 «mente e sem methodo, embora para satisfazer um
 «fim salutar, absorvia quantiosas sommas que, me-
 «lhor aproveitadas, teriam de vez destruido uma
 «das causas mais poderosas da insalubridade da ca-
 «pital.

«Não devendo continuar por mais tempo, este
 «injustificavel desperdicio de tempo, dinheiro e tra-
 «balho, procedi ao estudo das condições locaes, pro-

«jectando os trabalhos que alli se deviam levar a
«effeito.

.....
«Quando principiaram os trabalhos do enxuga-
«mento, o pantano estendia-se por uma área de
«4:000 metros quadrados.

.....
«Tenho a satisfação de affirmar a v. exc. que a
«obra está, ha muito concluida, e a cidade livre
«da malefica influencia d'aquelle foco de insalubri-
«dade».

Esta longa citação e os factos que n'ella se refe-
rem, são a melhor prova da efficacia e economia do
systema adoptado na lei de 1876. Esta, e não ou-
tra, é a verdadeira economia: economia de dinheiro,
de tempo, e de vidas.

VII

Uma das mais importantes ilhas do archipelago
é a ilha de Santo Antão; pela fertilidade do solo,
condições de clima, e productividade sob todos os
aspectos. No ultimo relatorio diz o governador de
Cabo Verde:

« Merece realmente que se lhe preste toda a atenção, e que se lhe ligue verdadeira importancia, a ilha de Santo Antão, *porque é ella*, sem duvida alguma, *a segunda do archipelago, quando considerada pelo lado agricola e pelo movimento exportador.*

E accrescenta o relatorio:

« Lucta ella com muitas difficuldades, que se oppõem ao seu desenvolvimento; e entre estas as que mais avultam, e com as quaes ainda de certo luctará por muito tempo, são as que provém *dos seus maus portos, se portos se podem denominar os difficeis desembarcadouros que se encontram, e a falta de estradas ou caminhos que produzam mais facilidade nas communições dos differentes portos da ilha.*».

Como se vê, pode Santo Antão mudar de condições economicas e agricolas, logo que obras bem dirigidas facilitem o transporte dos seus productos até aos embarcadouros, e estes se tornem faceis, ao menos para pequenas embarcações de cabotagem, durante as estações menos tempestuosas. O verdadeiro porto commercial de Santo Antão é o porto da ilha de S. Vicente, que lhe fica proximo e onde affluem muitas embarcações estrangeiras, que vão para quasi todos os pontos do globo. Basta recordar que em 1875-1876 foram a S. Vicente 215 barcos de vapor; e, em 1879-1880, subiu aquelle numero a 514, que representavam 784:763 toneladas.

Apesar d'essa feliz transformação se não ter dado ainda, é certo que os melhoramentos materiaes iniciados em Cabo Verde e o influxo benéfico da vizinhança de S. Vicente tem tido sensível acção nos progressos de todo o archipelago; e que Santo Antão não ficou fóra do impulso geral. Ainda em 1872 o relatorio do governador dizia:

«Apresentava Santo Antão (tres annos antes) as apparencias de uma ilha apenas ha mezes descoberta. De então para cá, valiosos trabalhos se teem n'ella intentado, e progridem constantemente».

Desde 1872 a administração cuidou da instrucção, das obras publicas, da agricultura; mas tudo com extrema parcimonia. As obras publicas não tiveram sufficiente desenvolvimento; sobretudo as que se referem aos melhoramentos da viação e ás facilidades do embarque dos productos; e sem essas obras não é possivel attrair braços á ilha, promovendo a emigração, tão necessaria, e que ao mesmo tempo tão proveitosa seria aos colonos e á riqueza do paiz.

Para se ver o pouco que se fez em obras publicas, e o nada que se fez em relação á facilidade do transporte das mercadorias, citarei o que sobre o assumpto diz o ultimo relatorio de governador, relativamente á ilha de Santo Antão.

«Duas obras importantes, executadas por conta da administração geral, se concluíram na ilha de

«Santo Antão, durante o anno findo. Uma d'ellas, «começada ha muito, a egreja matriz, é hoje sem «duvida alguma uma das melhores, se não a melhor, do archipelago. A outra, a cadeia, começa- «da durante a administração actual, tambem se pode dizer que é a melhor casa de detenção que «existe no archipelago, e com ella se evita que os «presos continuem nas tristissimas condições em «que anteriormente se encontravam».

Não pomos em duvida a importancia das obras a que o relatorio se refere, mas não podemos deixar de dizer que não foi para obras d'esta natureza que se fez a organização das obras publicas em 1876. Tratava-se principalmente da realisação de obras, que immediatamente influissem na industria, no commercio, na instrucção das colonias; e todas as outras obras, cuja necessidade e importancia se não pode pôr em duvida, mas que necessariamente hão de ter uma influencia menos directa e immediata, na riqueza das provincias ultramarinas, hão de seguir e não preceder as obras de viação e a construcção de escolas e, excepcionalmente, de edificios indispensaveis para o prestigio da auctoridade e a facilidade de serviços da administração.

Seja o que for, o progresso agricola e commercial em todas as ilhas se tem patenteado por um modo evidente, e d'este progresso participou tambem a ilha de Santo Antão, que citamos por ser

uma das mais importantes e ser facil provar, quanto seria rapida a sua transformação se as communicações se tornassem faceis para o interior da ilha, e se esta podesse aproveitar convenientemente as condições excepçionaes da proxima ilha de S. Vicente.

Ha proximamente 40 annos,—dizia Lopes de Lima,—o movimento commercial de Santo Antão era: importação 26:320\$000 réis; exportação réis 1:086\$724. Ha trinta annos, era: a importação no valor de 3:380\$000 réis; exportação no valor de réis 6:828\$000. N'esse tempo a produccão do café, uma das mais importantes da ilha, não excedia 8:000 kilogrammas. Ha dez annos, a importação era de 25:100\$000 réis e a exportação de réis 25:300\$000. Pelo relatorio ultimo do governador vê-se que foi:

IMPORTAÇÃO

Annos	Valor
1878-1879	28:098\$320
1879-1880	33:870\$150

EXPORTAÇÃO

1878-1879	40:628\$150
1879-1880	52:839\$395

Tomando em consideração particularmente a exportação do café temos que, ha trinta annos, a pro-

ducção não excedia 8:000 kilogrammas. Ultimamente a exportação do café foi a seguinte:

	Kilogrammas
1872-1873.....	122:624
1879-1880.....	177:251

Merece notar-se que, n'aquella ilha como nas outras, a exportação do assucar tende a diminuir e não a augmentar. A nosso ver isso depende, de que a fabricação do assucar não é remuneradora; e que dar-lhe um impulso artificial, por meio de uma protecção nos direitos, seria um erro, que de um dia para o outro poderia tornar-se funesto. A producção do assucar já, n'outro tempo, se desenvolveu na Madeira, porque condições especialissimas favoreciam então essa producção. Quando essas circumstancias acabaram, acabou a producção do assucar; facto que, de mais, foi acompanhado pelo desenvolvimento de uma terrivel doença que matou a canna. Em S. Thomé a producção do assucar foi extraordinaria; favoreciam-n'a condições economicas que não podiam durar muito. Estas passaram, e com ellas a producção do assucar passou para a America. Agora parece querer-se crear, artificialmente, a industria do assucar nas ilhas; mas isto não nos parece razoavel, nem proveitoso.

A producção da canna de assucar, por em quanto, deve principalmente aproveitar-se para distilla-

ção. E os factos estatísticos estão provando esta verdade em relação mesmo a S. Antão.

Em 1872 a exportação do assucar foi de 121:624 kilogrammas: em 1179-1880 foi apenas de 15:371 kilogrammas. Mas, ao passo que a exportação do assucar diminue cresce a da aguardente. Assim, em 1877-1878 exportaram-se de Santo Antão 64:390 kilogram. de aguardente, aproximadamente 65:000 a 66:000 litros; em 1079-1880 a exportação subiu a cerca de 90:000 litros.

Os factos, que se tem passado nas Ilhas de Santo Antão e de S. Vicente, tem sido acompanhados pelos progressos industriaes, principalmente agricolas, e progressos commerciaes das outras ilhas, como provam os dados estatísticos acima citados.

VIII

Antes de terminar este estudo sobre a antiga provincia de Cabo Verde, devemos lançar as vistas para a Guiné portugueza, que hoje occupa um logar pouco importante entre as nossas colonias africanas; mas que, um melhor regimen administrativo,

maior segurança publica, mais constantes e regulares communicações, quer com o archipelago de Cabo Verde, quer com a metropole, um conhecimento mais perfeito dos seus recursos e a mais completa liberdade de commercio, podem rapidamente transformar.

Esteve por largos annos a Guiné unida á provincia de Cabo Verde; e, como abandonada por todos, na sua situação subalterna. Infamado pela má reputação de insalubridade, que sobre elle pesa, este territorio, situado na costa da Guiné entre 10° 21' e 13° 10' de latitude norte, não era considerado senão como um mercado bem abastecido de escravos; e, como tal, era procurado pelos especuladores de diversas nacionalidades, que a esse trafico se entregavam.

Já nos meados do seculo xvi, os corsarios francezes e inglezes frequentaram aquella parte da costa de Africa; e então os portuguezes, levados pela cubiça, os ajudaram a estabelecer um systema de contrabando, que foi, pouco a pouco, apossando-se do commercio, e sujeitando os povos indigenas. Então, os francezes levantaram no Senegal uma fortaleza; e os flamengos duas, na ilha de Gorea. E por tal modo as coisas então se achavam, que Alvares de Almeida, em 1594, escrevia: «É o rio de Gambia o mais navegavel que ha em toda a costa de Guiné, e d'onde os ingrezes, francezes, framengos,

«curlandezez e castelhanos tem tirado, e tiram, maiores interesses, do que toda a mais costa da Guiné, sendo o instrumento d'elles o portugues, que vive n'elle, e pelas partes circumvisinhas a elle, por cujas mãos traz todo o negocio, que o dito rio dá, que he marfim, cera, courama e algum ouro».

Em tempo de D. Pedro foi creada a companhia de *Cacheu e Cabo Verde*; e esta cuidou logo do trafico de escravos, mandando arrematar no concelho das Indias, em Castella, o contrato de escravos na Nova Hespauha «obrigando-se a introduzir alli dez mil toneladas de negros,—reputada a tonelada em tres peças —no decurso de seis annos e oito mezes». Eram muitos os favores e privilegios concedidos a esta companhia; mas os seus vicios de origem, e a natureza das suas transacções, tornaram a sua influencia funesta para a Guiné.

Quasi meio seculo depois, a *Companhia do Grão-Pará e Maranhão* substituiu a anterior no commercio d'aquella possessão. Apesar de poderosa, a companhia — como tinha por principal intuito o trafico de escravos — teve de sustentar guerras, de levantar fortalezas, de arriscar importantes capitães; e, por fim, acabou como a que a precedera, e como outra da mesma natureza que lhe succedeu.

O verdadeiro commercio, o commercio dos productos naturaes da Guiné, estava todo entregue aos francezes, —que, desde 1814, se achavam de posse

da Gorea — e aos inglezes, que, em 1815, fundaram uma colonia na embocadura do rio de Gambia.

Em 1828 os francezes da Gorea apossaram-se da ilha de Ito, ou dos Mosquitos, na ponta norte da barra de Casamansa, e alli fundaram — com lesão dos nossos direitos de que não soubemos aproveitar-nos — um estabelecimento que nos tirou, por assim dizer, a posse do rio. Só em 1830 nos lembrámos de mandar fortificar a ilha dos Mosquitos, mas então já alli tremulava a bandeira franceza.

Assim fomos perdendo o nosso dominio, e, ainda mais, o importante commercio d'aquella fertil região. Segundo o relatorio do governador da provincia de 1878, os limites da possessão portugueza estão mal definidos; e, mesmo dentro d'esses limites, ha os rios Casamansa e Nunes, onde existem estabelecimentos francezes. O nosso dominio, até hoje, pouco se alongava dos estreitos logares por nós occupados.

Para pôr termo a este estado de coisas, pareceu indispensavel fazer da Guiné uma colonia independente de Cabo Verde; com governador e administração propria. Por mais de uma vez tinham os governadores da provincia de Cabo Verde indicado este alvitre, como devendo ser adoptado; e, ultimamente, assim se resolveu. A experiencia tem ainda muito curta duração, e as difficuldades de a realisar são grandes, para que desde já se possa com

segurança concluir, quaes hão de vir a ser os seus resultados; comtudo, para nós, não é duvidoso que ella se devia fazer, que bastante se deve esperar d'uma administração energica, activa, e dominada por um espirito recto e por um desejo vivo e sincero de desenvolver o commercio, e lançar as primeiras bases da civilisação n'aquelles povos incul-tos e mal subjugados.

A Guiné portugueza começa agora a viver vida propria.

O solo é fertil, mas baixo e insalubre, e habitado, em grande parte, por tribus indomitas, com as quaes não poucas vezes estampos em hostilidade.

A principal exportação é a do amendoim, cuja producção augmenta de anno para anno. Outros productos de maior valor podem ser objecto de exportação; entre esses a cera, o marfim, e as pelles. Mas, se a agricultura se desenvolvesse e se empregasse em todas as producções tropicaes, a que o paiz facilmente se presta, então poderia a exportação da Guiné attingir um grande desenvolvimento.

Falta porém ao commercio a segurança, e faltam-lhe os capitaes e a liberdade. Alli o que se necessita é bem fortificar os pontos, em que exercemos dominio, e tornar habitaveis e menos insalubres esses pontos, para que os busquem os commerciantes. Construir bons fortes, estabelecer communicações regulares entre os logares por nós occupados,

fazer guardar os rios e portos por pequenos barcos convenientemente tripulados, simplificar, quanto possível, as tarifas aduaneiras e abrir francamente os portos ao commercio do mundo, eis o que desde já cumpre fazer.

A população dos tres concelhos em que se divide a Guiné portugueza, é a seguinte:

Bolama	3:731	individuos
Cacheu	1:881	»
Bissau	542	»
Total	<u>6:154</u>	»

D'este numero, a que não podemos dar inteira confiança, 5:500 representam indigenas, e o resto estranhos; sendo a menor parte europeus.

O movimento annual das alfandegas foi, em média, nos annos de 1871 a 1873 de:

Importação	194	contos
Exportação	338	»
Movimento total	<u>532</u>	»

Os rendimentos das alfandegas tem variado muito; sendo esta a melhor prova de que, dentro de rasoaveis limites, o menor direito é o que dá maior rendimento. Na ilha de Bolama regiam tarifas menores do que no resto da Guiné, e deu-se o seguin-

te phenomeno: em 1870-1871 o rendimento da alfandega de Bissau foi de 11 contos, e o de Bolama de 10 contos, proximamente: em 1873-1874, actuando a differença das tarifas, o rendimento de Bissau foi de 11 contos, e o de Bolama 21 contos.

Nos tres annos economicos de 1871 a 1874, o rendimento annual médio das alfandegas foi de 40 contos.

A organização e o progresso da Guiné é problema, sobretudo economico. Uma boa pauta pode transformar o commercio n'aquella colonia, e ella não pode ser por nós considerada senão como uma importantissima estação commercial.

O valor da exportação em 1843 era proximamente de 90 contos; hoje é de 247 contos, tomada a média dos ultimos tres annos de que temos a estatistica. O accrescimo tem tido logar em Bolama, onde são maiores as facilidades commerciaes.

S. THOMÉ E PRINCIPE

S. THOMÉ E PRINCIPE

I

As ilhas de S. Thomé e Príncipe, pela sua posição geographica no golpho de Guiné, estão em condições favoraveis para as preciosas culturas tropicaes, cujos productos tão grande valor teem no commercio do mundo.

Poucos annos depois de ser descoberta a ilha, teve a cultura da canna saccharina grande desenvolvimento na ilha de S. Thomé; a ponto de exportar 150:000 arrobas de assucar por anno, e de possuir sessenta engenhos para a fabricação d'este producto. A origem da povoação, no fim do seculo xv, foi — segundo Lopes de Lima — devida principalmente aos filhos dos judeus e dos degredados, que para alli levou Alvaro Caminha, quando lhe foi conferida a capitania.

As numerosas invasões, e piratarias dos flibusteiros, e uma temerosa rebellião de escravos em 1574, promoveram a rapida decadencia d'aquella fertil colonia; decadencia continuada durante o reinado dos Filippes, em consequencia das guerras devastadoras com poderosas nações, que dominavam então os mares.

A ilha do Principe teve uma existencia menos attribulada; mas os seus elementos naturaes de prosperidade, por menos valiosos e menos aproveitados, não levaram nunca esta ilha ao grau de relativa prosperidade, a que passageiramente subiu a ilha de S. Thomé.

Além das causas apontadas, outra causa desviou o capital e o trabalho d'estas ilhas: foi a colonisação do Brazil, onde extensas e fertilissimas terras foram desbravadas e entregues á cultura da canna de assucar.

Todos os meios ensaiados, para evitar tão desgraçada e rapida decadencia, foram inefficazes. No fim do seculo passado estavam ellas quasi abandonadas pelo commercio, e entregues á mais esterilizadora desordem economica e administrativa. Os poderosos elementos de prosperidade, que teem — principalmente S. Thomé — por longos annos se conservaram desaproveitados. Mas por isso mesmo a fertilidade do solo se restaurou naturalmente, e não espera senão capitaes, e trabalho livre e bem organi-

sado, para prodigalisar os seus thesouros. Alguma coisa melhoraram, n'estes ultimos annos, as condições economicas de S. Thomé; mas estão muito longe ainda de ser o que se deve esperar, e o que se pode conseguir com uma administração sensata e illustrada, e com uma actividade melhor dirigida do que até hoje o tem sido.

Ha n'aquella fertil colonia vicios inveterados, que o tempo ha de ir corrigindo. É esse o interesse verdadeiro dos povos; é o que a prudencia aconselha aos proprietarios laboriosos e honestos, a quem muitos annos de trato funesto com o trabalho dos escravos fizeram perder muitos dos sentimentos, que elevam o espirito e dão energia, para vencer difficuldades transitorias e crear riquezas duradouras e solidas.

Descrevendo a ilha de S. Thomé, diz Lopes de Lima: Esta ilha «possue um dos mais pingues torrões do universo, que nunca careceu nem carece de estrumes, — banhado de copiosas ribeiras, — «assombrado de frondoso arvoredo — e na posição «mais invejavel para n'ella se acclimarem todas as «preciosas plantas equatoriaes, além d'aquellas, «que n'ella tão bem tem provado: faltam-lhe, porém, para as grandes empresas ruraes, que poderiam reputar-se adequadas a pôr em valor um tão «rico terreno, *braços e cabedaes.*»

Da ilha do Principe, dizia o mesmo auctor, refe-

rindo-se á época em que escrevia (1844): «Das
 «duas ilhas (S. Thomé e Príncipe), a mais bem cul-
 «tivada é a do Príncipe, *não só porque n'ella resi-*
 «*dem os mais ricos e industriosos proprietarios da*
 «*provincia, como tambem por ter muito maior nume-*
 «*ro de braços para a lavoura*; pois, além de contar
 «uma população mais avultada proporcionalmente,
 «tem, sobretudo, muito mais escravos, por falta dos
 «quaes a agricultura definha em S. Thomé. Infe-
 «lizmente, porém, *a ilha do Príncipe, além de ser*
 «*pequena, não é tão favorecida pela natureza, ape-*
 «*sar de ser coberta de ribeiras*; porque o seu solo,
 «em algumas partes, *é composto de uma argilla, em-*
 «*pedernida, que não admite cultura, e nas encos-*
 «*tas das suas montanhas de granito nota-se apenas*
 «*uma camada delgada de terra.*»

Este rapido quadro das duas ilhas dá d'ellas uma idéa clara, sob o ponto de vista da sua fertilidade relativa. As circumstancias economicas de uma e de outra tem variado muito; mas o que não mudou foi a natureza.

N'um livro interessante sobre a provincia de S. Thomé, o sr. Ferreira Ribeiro faz uma descripção minuciosa das condições naturaes d'aquella região insular. Os montes alcantilados e pittorescos; os valles frescos e vestidos de vigorosissima vegetação; as ribeiras numerosas e abundantes de limpidas aguas, caindo das serras e cortando as var-

zeas e planícies; as roças ou fazendas, em que se produzem os mais preciosos fructos, e onde abundam as colheitas tropicaes; os arvoredos frondosos, que revestem as encostas dos montes e descem até ás praias, em formosas cascatas de verdura; tudo fórma um quadro esplendido das riquezas naturaes de S. Thomé. Não é porém egualmente lisonjeiro o quadro, quando o auctor nos falla dos homens e das suas obras.

Está tudo por fazer, pode dizer-se. A alimentação do povo é miseravel; os costumes publicos deploraveis; os trabalhos para aproveitar a feracidade do solo quasi nenhuns; as aguas das ribeiras vão-se perder no mar, mas deixando atraz de si terrenos pantanosos e, com estes, a insalubridade e a morte: as madeiras, por falta de transportes, não se podem aproveitar; a indolencia e a intriga tornam os homens insociaveis; os edificios publicos são ruínas, ou quasi ruínas; os portos carecem de desembarcadouros; as costas do mar estão por illuminar; a cidade não tem nem boas condições hygienicas, onde ellas são tão necessarias, nem embellesamento de qualidade alguma; a administração encontra embaraços em tudo; as velhas desordens e rivalidades, que por tão longos annos desolaram a provincia, renovam-se nos modernos tempos com a mesma intensidade: a pobreza domina onde a riqueza deveria ser sem limites; a violencia das paixões, que

nenhuma causa justifica, opprime os espiritos e semeia as desgraças onde a natureza devia ensinar a todos o amor á liberdade e o trabalho, que a provida natureza sabe largamente remunerar.

«A riqueza do solo—lê-se no livro que citamos
«sobre a provincia de S. Thomé—a esplendida ve-
«getação e os agradaveis panoramas não concorrem
«em coisa alguma para a felicidade, que se poderia,
«que se deveria disfructar, gosando-se dos bons do-
«tes da natureza; não se vê alli uma festa de noi-
«vado, nem o viver feliz das familias, nem o cantar
«alegre da rapariga, nem o amor ao trabalho do
«affiançado mancebo; *não se encontra um vislum-*
«*bre* da vida moral. As familias não se ligam para
«viver em qualquer lugar com permanencia; os fi-
«lhos, os paes, os irmãos, ou os recém-casados não
«perpetuam o nome, construindo vivenda ao pé de
«um outeiro, nas margens de um rio, n'um lugar
«mais fértil e mais ameno, formando aqui uma al-
«deia, acolá um distincto lugar, mais além uma ele-
«gante povoação, onde os jardins, os pomares, as
«ruas e as casas revelam felicidade, gosto e amor
«da patria.»

E são estes os portuguezes que pensam em separar-se da mãe patria, para juntarem um grande crime, a este triste quadro de abjecções!!

Como haviam de realisar-se estes sonhos de singela felicidade onde a escravidão por tantos annos

dominou! Nem o povo pode comprehender a felicidade pela familia, em taes condições, nem os proprietarios e senhores comprehender os seus deveres e os seus interesses verdadeiros.

O livro prosegue:

«É triste e melancolica a vista interior da ilha!»

«Onde a terra produz com abundancia generos
«de toda a especie divisa-se um abandono quasi
«completo; onde o clima favorece culturas variadas
«e uteis, observa-se o desleixo, a pouca actividade
«ou o desamparo; onde tudo devia respirar alegria,
«só a tristeza e isolamento se descobre; onde a as-
«sociação mais se precisa, é onde ella não existe!»

Não pode ser mais triste o quadro. Esperemos que a abolição da escravatura, a liberdade do trabalho, e obras publicas que facilitem o aproveitamento das riquezas naturaes, desenvolvam a agricultura e fomentem o commercio; transformando aquella provincia, — que pode em poucos annos ser rica e feliz, e hoje luta quasi com a miseria e se consomme na inercia, por falta de energia e de senso moral.

IV

O *Ensaio Estatico* de Lopes de Lima dá ás ilhas de S. Thomé e Príncipe a seguinte população em 1844:

	Individuos dos 2 sexos
<i>Em S. Thomé:</i>	
Branços e pardos	47
Pretos	5:932
Escravos.	2:190
Somma	<u>8:169</u>
<i>No Príncipe:</i>	
Branços e pardos	138
Pretos.	1:112
Escravos.	3:324
Somma	<u>4:584</u>

A comparação entre os individuos livres e escravos mostra que existiam:

<i>Em S. Thomé:</i>	
Individuos livres	5:979
Escravos.	2:100
Somma	<u>8:169</u>

Indivíduos
dos 2 sexos*No Príncipe:*

Indivíduos livres	1:260
Escravos	3:324
Somma	<u>4:584</u>

Segundo dados officiaes, avalia-se a área da ilha de S. Thomé em 270 milhas quadradas, e a do Príncipe em 72. Tendo, pois, em conta a differença de extensão das duas ilhas, vê-se que a população do Príncipe era, em 1844, muito maior, relativamente, do que a população de S. Thomé; pois que na primeira havia 63,5 indivíduos por milha quadrada, sendo 46 escravos; e na segunda pouco mais de 30 indivíduos por milha quadrada, sendo os escravos apenas 8 pela mesma extensão superficial.

As condições de productividade das duas ilhas eram em 1844 avaliadas em muito, apesar de estar então extincta a producção do assucar. O café, que havia começado a cultivar-se em 1800, encontrára tão fertil torrão e clima tão propicio em S. Thomé, que, «em poucos annos se tornou a grangearia favorita de quasi todos os fazendeiros, tanto d'esta ilha como da do Príncipe, para onde passou logo». Em 1842 avaliava-se ter sido a exportação de café de onze a doze mil arrobas, sendo a exportação do Príncipe apenas superior a mil arrobas. Só em 1822 a cultura do cacau se aclimou nas ilhas,

mas as condições do solo e clima foram-lhe tão favoráveis, que logo se provou que as suas qualidades não eram em nada inferiores ás do cacau das Indias occidentaes. O commercio, porém, não o procurava ainda em 1844, e os habitantes não sabiam negociar, nem empregavam n'isso a sua actividade; de modo que, no referido anno, a exportação não excedia a mil arrobas. Muitos outros productos tropicaes eram cultivados, como ensaio, nas duas ilhas do golpho de Guiné; e, entre elles, a canella, a gengibre, a pimenta da India, etc. Estes ensaios, porém, foram estereis para a riqueza e desenvolvimento d'aquellas ilhas.

Era das ilhas, — quando as visitou Lopes de Lima, — «a mais bem cultivada a do Príncipe, não só por-
 «que n'ella residem os mais ricos e industriosos
 «proprietarios da provincia, como tambem por ter
 «muito maior numero de braços para a lavoura;
 «pois, além de contar uma população mais avulta-
 «da proporcionalmente, tem sobretudo muito mais
 «escravos, por falta dos quaes a agricultura se de-
 «finha em S. Thomé». Não escapou ao minucioso investigador notar, que as condições naturaes, apesar da abundancia de aguas, não eram tão favoráveis como na ilha de S. Thomé, e que as montanhas de granito se iam, de anno para anno, despindo de terra, que era continuadamente arrastada para os valles.

Para melhor se apreciar o estado economico das ilhas, vejamos o que era em 1842 o movimento commercial em cada uma :

Na do *Principe* era:

Exportação.....	2:655\$870
Importação.....	9:871\$033
Movimento commercial.....	<u>12:526\$903</u>

Em *S. Thomé* era:

Exportação (aproximada).....	16:000\$000
Importação (idem).....	29:500\$000
Movimento commercial.....	<u>45:500\$000</u>

Sendo, pois, o movimento commercial das duas ilhas de 58:000\$000 réis.

Os rendimentos da provincia, pelo abandono da sua cultura, e definhamento do seu commercio, pela desordem da sua administração, e pela vadiagem da população, diminuiu successivamente desde o principio do seculo até o estabelecimento definitivo do systema constitucional entre nós.

Diz Lopes de Lima com razão o seguinte:

«Eram as ilhas de S. Thomé e Principe, ao despontar o seculo xix, *a estalagem do golpho da Guiné*; a sua posição na equinoxial e a sua fertilidade e boas aguadas, chamando aos seus portos tama-

«nha concorrência, locupletavam os seus fazendei-
 «ros com a venda dos mantimentos, e o cofre da
 «provincia *com os direitos dos escravos, que por lei*
 «*eram obrigados a ir lá pagar os navios negreiros*
 «*do Brazil*. O commercio no visinho rio do Gabão
 «estava então na sua maior força, e também no
 «principio d'este seculo se abriu para nós o do rio
 «Real, ou Calabar, ha longos annos vedado; e em
 «1803 fundou em S. Thomé o negociante José An-
 «tonio Pereira, d'esta capital, um estabelecimento
 «rural e mercantil com feitoria na costa visinha,
 «onde os portuguezes são sempre bem acolhidos.
 «com preferencia a outra qualquer nação.

«Riscadas ha muito tempo da lista das colonias
 «exportadoras, iam-se, todavia, estas ilhas entre-
 «tendo na mediocridade com este trafego das mata-
 «lotagens, e já com isso se haviam por felizes seus
 «pobres moradores: ephemera foi, porém, essa mes-
 «ma prosperidade relativa, porque as operações
 «mercantis em começo se viram transtornadas pela
 «guerra, que se ateou com furor em 1807, e fez
 «mudar a côrte de Portugal para o Rio de Janeiro:
 «desde 1808 os navios brasileiros foram dispensa-
 «dos da obrigação de aportar a S. Thome e Prin-
 «cipe,—desde 1811 acabou-se o trafico da escrava-
 «tura no golpho da Guiné—e a elle deixaram de
 «acudir os navios de todas as nações, que o frequen-
 «tavam para esse fim; retirando as suas feitorias, e

«deixando quasi ao desamparo os seus fortes; e *d'ahi*
«*proveiu uma baixa ruinosa* no preço dos manti-
«mentos das ilhas de S. Thomé e Príncipe — *o aca-*
«*bamento do seu principal trato* — e finalmente,
«desde 1822, com a separação do Brazil, acabou
«a consignação de nove contos de réis, que rece-
«biam pelo cofre da alfandega da Bahia.»

O quadro é completo. A vida das ilhas de S. Thomé e Príncipe era puramente artificial nos primeiros annos d'este seculo; e, — o que era mais desastroso ainda, — fundava-se essa actividade periclitante no nefando trafico de escravos, e na obrigação que a lei impunha aos navios negreiros de irem alli pagar um direito. Era o systema protector na sua fórma mais inepta, applicado ao commercio mais iniquo. A crise havia de chegar necessariamente com a civilisação do seculo xix, que atacou generosamente o trafico da escravatura, e que busca incessantemente derrocar o absurdo e esterilizador systema, denominado, falsamente, systema protector e de monopolio.

III

As causas multiplas, que paralyzaram todas as forças productivas — que são muitas — das ilhas de S. Thomé e Príncipe, nos primeiros annos d'este seculo, chegaram ao seu maior auge e deram então promptos e fataes resultados. Os rendimentos publicos, e particularmente os rendimentos das alfandegas, bem patente tornam este facto. Assim, vemos a este respeito o seguinte:

Rendimentos publicos:

1812—S. Thomé, 18:855\$000 réis; Príncipe, 11:631\$000 réis. Total, 30:486\$000 réis. Rendimento especial das alfandegas, 23:937\$000 réis.

1824—S. Thomé, 11:664\$000 réis; Príncipe, 12:678\$000 réis. Total 24:342\$000 réis. Rendimento especial das alfandegas, 12:311\$000 réis.

1826—S. Thomé, 8:524\$000 réis; Príncipe, 7:789\$000 réis. Total, 16:313\$000 réis. Rendimento especial das alfandegas, 9:261\$000 réis.

1838—S. Thomé, 3:863\$000 réis; Príncipe, 2:975\$000 réis. Total, 6:838\$000 réis. Rendimento especial das Alfandegas, 4:985\$000 réis.

No interessante livro do marquez de Sá, sobre o *Trabalho rural africano*, lê-se, que, poucos annos antes de 1834, o rendimento era: S. Thomé, réis 4:743\$000 réis; Príncipe, 3:747\$000 réis; dando um total de 8:490\$000 réis.

Os numeros fallam aqui com indisputavel clareza. Toda a industria das ilhas era artificial; fundava-se no trafico de escravos, o seu principal commercio; provinham de privilegios absurdos os seus rendimentos. E, quando as circumstancias politicas e os progressos da civilisação pozeram termo a este estado de coisas, a decadencia foi prompta e desastrosa. A miseria invadiu tudo, no meio de uma natureza provida e robusta; as ilhas caíram quasi no estado selvagem em que os portuguezes as descobriram, salvo os vicios profundos que lavravam n'uma população exigua e desmoralizada. Este era o estado de coisas, quando os grandes principios da civilisação moderna começavam a tirar Portugal do longo abatimento em que jazeu por largos annos, sob a pressão do fanatismo e da tyrannia.

Esta tristissima historia de S. Thomé, por si só é uma dolorosa historia dos graves erros da nossa administração colonial.

Levou muitos annos a chegar ás nossas provincias ultramarinas, e particularmente a S. Thomé e Príncipe, a benefica influencia das modernas instituições. Alli, habitos inveterados provocavam incen-

santemente a desordem nos costumes e na administração, e conservavam as tendencias fataes para a escravatura; mesmo depois da lei a ter abolido, e ter buscado mitigar os dasastrosos effeitos d'essa iniquidade sobre os negros.

Quando a lei poz definitivamente termo aos ultimos vestigios da escravatura, foi ainda S. Thomé que se mostrou mais adversa á lei civilisadora; d'alli se levantaram clamores, queixas, e até ameaças extravagantes contra a metropole. Não accusamos os homens—mas as circumstancias creadas por longos abusos e erros passados—do que succedeu nos ultimos annos. Para nós é evidente, que uma administração justa mas vigorosa e inexoravel contra os abusos, de qualquer ordem que sejam, pode em poucos annos mudar a situação moral e economica d'aquellas ilhas fertilissimas. A voz da razão facilmente se faz ouvir, quando a prosperidade publica lhe dá apoio e a justiça vigorosa lhe dá força. Onde a riqueza se desenvolve, e com ella a educação politica e social, facilmente se chega a cortar os abusos e a dar á verdade o poder que só a ella pertence.

Com os precedentes, que ficam apenas apontados, a transformação das nossas colonias africanas, —a d'esta de que tratamos agora—pela abolição definitiva da escravatura, não podia deixar de causar abalo profundo; comtudo as resistencias que se

levantaram em S. Thomé não se repetiram, felizmente, em mais parte alguma. É porque era aqui o mal mais profundo do que nas outras colonias. Todo o trabalho rural assentava sobre a nefanda instituição da escravatura; e, apesar da difficuldade, ou quasi impossibilidade de alcançar braços para aproveitar a fertilidade de uma terra, em grande parte, inexaurível, a opinião, affeita a considerar o homem negro como uma especie de machina de trabalho, não viu, sem profundos terrores e desalentos, aproximar-se a hora em que teria que tratar como homens os trabalhadores agricolas, e pagar-lhes, sob qualquer fórma, um salario.

O periodo de transição não podia deixar de ser mais ou menos difficil, e pôr em risco interesses creados á sombra dos antigos usos e abusos. Mas não havia que hesitar. Os grandes principios sociaes estão muito acima de quaesquer interesses; e, de mais, a experiencia — de accordo com os dictames da razão esclarecida, — tem exuberantemente demonstrado que, onde uma instituição immoral cae, ahi se cria uma verdadeira riqueza; onde se dá ao homem a liberdade, ahi se desenvolve a actividade, a energia, a faculdade de crear productos pelo trabalho, de fecundar a terra e de acordar todas as grandes forças da natureza.

O periodo de transição da época nefasta, em que prosperava o desolador trafico da escravatura, para

a época actual, na qual começa verdadeiramente o periodo agrícola, industrial e commercial — desassombrado dos ultimos vestigios da escravidão — durou perto de quarenta annos. N'este longo praso foi successivamente desapparecendo o trabalho escravo, o trabalho servil foi mitigando as suas aspezas; até que a lei lhe veio dar o ultimo golpe em 1875.

É bem evidente que a nova ordem de coisas põe, felizmente, as nossas colonias nas condições em que a civilisação pode progredir, em que o progresso se pode manifestar. Mas estas condições não bastam, se as colonias não forem dotadas de todos os grandes instrumentos de producção, que a sciencia, a mechanica, e a arte das construcções, põem hoje ao serviço dos que se empregam em qualquer dos ramos da industria. — Instrumentos maravilhosos, sem os quaes não é possivel desenvolver-se, com a indispensavel energia, a riqueza e a civilisação dos povos.

Ha mais de meio seculo, um homem illustrado e conhecedor das coisas de Africa escrevia o seguinte: «Aos olhos da boa philosophia a gloria da civilisação eguala a das conquistas. A nosso entender, «nada era mais bello nem mais humano, do que levantar esse immenso territorio da penuria a que «está reduzido, derramando sobre elle as innumera- «veis vantagens da civilisação, e dar-lhe no globo

«a gerarchia que convém á sua importancia. Os
 «portuguezes de hoje devem ser os autores de tama-
 «nha obra, e são obrigados a mostrar á *Europa* que
 «sabem exercitar a industria, como seus antepassa-
 «dos souberam menear as armas; aos portuguezes
 «modernos compete policiar os mesmos povos que os
 «portnguezes antigos descobriram e venceram».

O nobre concelho que dava Xavier Botelho não podia, sem a total abolição da escravatura, ser seguido. A generosa e gloriosa obra de um militar e homem de estado illustre foi libertar os negros. A lei de 1875 coroou essa obra, dando ás tristes victimas da brutalidade e cubiça dos brancos a completa liberdade. Este facto — para que eu me glorio de haver contribuido — é, só por si, de inapreciaveis consequencias; mas não basta para civilisar a Africa. É preciso que aquelles sertões se abram ao commercio e á industria; é preciso que a actividade humana, auxiliada pelos poderosos meios de que dispõe, possa tirar riquezas do seio d'aquella terra, que a natureza enriqueceu com as suas mais preciosas producções, com as suas inexhauriveis riquezas; é preciso libertar os homens da oppressão que sobre elles exerce a natureza, ainda não vencida alli, para que a liberdade se torne uma realidade completa. A empresa é ardua, a empresa é grande, e por isso não admira que as almas pequenas a não comprehendam. Mas não ha intuito mais

generoso, nem mais productiva empreza a realizar no mundo. O conselho de Xavier Botelho aos portuguezes não deve esquecer a quantos prezam a honra e a gloria da patria.

A nossa politica na Africa não pode ser senão uma politica de liberdade e civilisação. Se seguirmos outra politica, as nações civilisadas não nol-o consentirão por muito tempo. Mantendo os nossos direitos — e mesmo para os mantermos — devemos associar-nos a quantos queiram cooperar na grande obra, que necessariamente se ha de realizar em meio seculo. A Africa ha de abrir-se á civilisação em meio seculo; talvez em menos. Se a isso nos oppozermos — ou pela nossa inercia, ou por falsas idéas de sofrego, cioso e esteril dominio — só conseguiremos sacrificar a ruins sentimentos a nossa futura grandeza; e talvez mais ainda. As nações da Europa hoje são solidarias, apesar das hostilidades, que por vezes entre ellas se levantam. A que se afasta d'essa fecunda solidariedade perde energia, perde força, e põe em risco a sua propria existencia.

Não alongaremos mais estas considerações. O que fica dito bastará para se comprehender o nosso pensamento.

IV

Só com demasiada lentidão principiam as ilhas de S. Thomé e Príncipe, ou antes a primeira d'estas ilhas, a indicar certa tendencia a melhorar da deploravel situação, originada pelas multiplas causas que anteriormente indicámos.

Data de 1853 para 1854 o lento desenvolvimento da cultura do café em S. Thomé «porque até essa «época—como dizia o governador, no seu relatório de 1877—colhia-se apenas aquelle que as «terras produziam espontaneamente sem amanho, e «que os indigenas apanhavam para venderem a «dois ou tres commerciantes, que então aqui existiam, e era esse pouco que se exportava.» No relatório do ministerio da marinha de 1867, dizia um illustre ministro, o sr. Mendes Leal, celebrando os primeiros progressos da cultura em S. Thomé, que as receitas publicas tinham dobrado em quatro annos, a partir de 1859; e accrescentava: «Verdade é que no citado periodo só a exportação do café, «unicamente nos vapores da carreira, e apenas para «Lisboa, subiu a 350:000 kilogrammas».

Foi por 1861 que vieram de Angola alguns libertos, e com elles se desbravaram importantes Rocas; desde então se desenvolveu lentamente a cultura do café «e para isso — diz o relatorio do governador que citámos — foi bastante o exemplo, «que por essa occasião se apresentou, de se ter formado aqui uma sociedade agricola de tres individuos, que no espaço de sete annos abriram e cultivaram a importante propriedade denominada «*Monte-Café*», a qual no fim d'aquelle periodo de tempo foi avaliada em 135:000\$000 réis».

O marquez de Sá, na sua obra mais de uma vez citada por nós, conta que, em 1853, o governador concedeu a um proprietario de Angola, que possuia escravos, a faculdade de transportar para a ilha do Principe, onde tinha fazendas, um certo numero d'esses escravos; impondo-lhe clausulas, que tinham por fim proteger os negros e dar-lhes cartas de alforria, ficando estes libertos sob a superintendencia de uma junta protectora, e só com obrigação de serviço de sete annos. Outras concessões foram posteriormente feitas, em analogas condições. Um decreto de 1854 tratou de assegurar a protecção aos pretos, creando uma junta protectora de escravos e libertos.

Apesar d'estas clausulas expressas nas concessões, e do decreto que acabamos de citar, em 1865 existiam nas duas ilhas 6:594 escravos; e os liber-

tos, «segundo informações recebidas de testemunhas oculares — diz o marquez de Sá — eram tratados nas ilhas de S. Thomé e Príncipe como se «fossem escravos».

Foi este, durante largos annos, o cancro destruidor de todo o progresso, na provincia de S. Thomé. Os proprietarios não comprehenderam nunca, n'este ponto, os seus verdadeiros interesses, nem os seus imprescriptiveis deveres. «Calculou detalhadamente «o custo do trabalho do liberto e do crumano em «um praso de tres annos, conheceu que a despesa «diaria feita pelo cultivador seria, com o liberto de «50 réis, e com o crumano de 73 réis, differença «23 réis; devendo attender-se a que o trabalho «d'este é muito superior ao d'aquelle»; tal é a opinião do marquez de Sá, fundando-se na informação de um funcionario distincto, o sr. Francisco de Lencastre. E continua, referindo-se á mesma informação, «e observava que o pequeno proprietario que «quizesse começar uma plantação, bastava-lhe ter «a importncia de dez passagens, ou 90\$000 réis «para ter dez crumanos; e que para ter dez libertos precisaria de 900\$000 réis, quantia de que «pagaria juros».

Os impulsos dados á cultura do café, em grande parte, eram paralyzados pela falta de capitaes, falta de braços, falta de liberdade dos trabalhadores, e os preconceitos dos donos das fazendas.

Durante alguns annos, a cultura, unica ou quasi unica, em que se cuidou, para satisfazer os pedidos do commercio, foi o café; mas depois começou-se a desenvolver a cultura do cacau, que tem tomado consideraveis proporções. A cultura do cacau e o seu preparo não demandam tanto trabalho e braços como o café; e, por conseguinte, nas condições economicas de S. Thomé, é digna de particular attenção da parte dos agricultores.

A lei que deu total liberdade aos libertos de S. Thomé motivou a uma crise em 1876, de que o relatorio do governador em 1877 falla nos seguintes termos:

Os agricultores d'esta ilha tem soffrido algumas
 «contrariedades, por causa das quaes se acham
 «actualmente bastante empenhados. A maior parte
 «da colheita do anno passado, que era uma das
 «mais abundantes, perdeu-se, porque, coincidindo
 «com a transição da condição servil para a completa
 «liberdade, dada aos antigos ex-libertos, estes abandonaram em chusma as propriedades onde estavam,
 «não querendo mais saber dos seus antigos senhores,
 «muitos dos quaes estiveram reduzidos a não terem
 «quem ao menos tratasse dos animaes domesticos
 «por bastantes dias, não tendo a auctoridade n'essa
 «ocasião a força precisa para obrigar os serviçaes
 «a contratarem de preferencia os seus serviços com

«os agricultores com quem estavam, e consentindo
 «que se contratassem com indigenas, que não ti-
 «nham em que os empregar, e que assim prejudi-
 «cavam os agricultores europeus, illudindo a lei e
 «a auctoridade, e concorrendo d'esta maneira para
 «que uma grande parte dos antigos ex-libertos ande
 «vadiando pelo interior da ilha, assaltando as pro-
 «priedades que conhecem, para furtarem tudo que
 «encontram e incommodarem os proprietarios, sen-
 «do preciso que a força armada ande constante-
 «mente pelo matto a dar-lhes caça, como a animal
 «damninho».

Escusado é fazer observar, que as más relações dos libertos com os seus antigos senhores eram a consequencia do modo por que foram tratados por estes, apesar da lei os proteger. Esses factos eram tambem consequencia de successos anteriores, e que não podiam deixar de ter influencia sobre a situação moral dos trabalhadores negros n'aquella ilha, em quanto existissem vestigios do antigo estado de escravidão.

Os angolares descendem de escravos rebeldes, que já no anno de 1574 assolaram e queimaram culturas e engenhos de assucar, e obrigaram os proprietarios d'estes a emigrar para o Brasil com as riquezas que possuiam. Em 1693 uma nova rebellião de angolares teve de ser suffocada por Mathews Pires com a força armada. Apesar de total-

mente subjugados, são ainda os angolares e os territorios que elles habitam uma das causas do atrazo moral da população de S. Thomé, e o valhacoito da vadiagem que alli facilmente se desenvolve.

Em 1828 dizia a camara de S. Thomé:

«As ilhas de S. Thomé e Principe vêem-se inçadas de vadios, *dispersos por esses mattos, que nem trabalham por si, nem convidados por outros para lhes pagarem, e se contentam mais com andarem nus, sustentando-se de vinhos que tiram das palmeiras, bichos de pão, e fructos silvestres, ou dos mantimentos que vão furtar nas roças dos moradores, do que sejeitarem-se a trabalhar*».

A liberdade foi a occasião, e não a causa da vadiagem que se desenvolveu; e não é nem com a escravidão nem com a violencia que taes males se corrigem. Os proprietarios devem ser severos, mas humanos; e considerarem o negro como homem, e não como animal a que não é devida remuneração, livremente estipulada pelo seu trabalho. A policia deve ser vigilante, forte; mas sobretudo justa e honrada.

V

O relatorio do director de obras publicas na provincia de S. Thomé informa-nos sufficientemente, do estado em que n'aquella provincia se encontra a grave questão do trabalho; uma das que mais importam ao desenvolvimento agricola e commercial das colonias africanas. O relatorio de que fallamos é de 24 de outudro de 1879.

Os indigenas de S. Thomé e de Angola são desconfiados, mas doces e intelligentes: facilmente aprendem o que se lhes ensina, com tanto que se lhes façam certas concessões, que o seu estado de selvageria justifica, e torna mesmo indispensaveis. Para conseguir o estabelecimento do ensino profissional nas ilhas, nenhum meio ha nem mais prompto, nem mais proficuo, do que o desenvolvimento dos trabalhos de obras publicas; montando-se, simultaneamente, algumas officinas de aprendizagem, com bons mestres, e considerando o ensino n'essas officinas como curso complementar do das escolas primarias, « que n'esta provincia começam a func-

cionar regularmente». É esta a opinião esclerecida do zeloso director de obras publicas.

Esta necessidade torna-se tanto mais urgente, quanto o transporte de officiaes de officio da Europa para S. Thomé é difficil e caro; e os operarios que vem da costa são, pela maior parte, officiaes de carpinteiro, «especialidade que a natureza das construcções adoptadas pelos indigenas d'aquelles paizes fez nascer».

Da Serra Leôa, da Liberia, do Cabo de Palmas, vem pela maior parte estes operarios; mas em todos elles ha os defeitos inherentes ao seu estado «de selvageria e falta de ensino». Resistem porém ao clima, e contentam-se com o modico jornal de 400 a 1\$000 réis por dia. Faltam, além de tudo, muitas vezes ao trabalho, o que tem grandes inconvenientes.

Os pretos da Liberia são bons serviçaes, de quem «todos os agricultores de S. Thomé dão as melhores ções». Assegurando o rigoroso cumprimento dos informos contratos, em todas as suas clausulas, nenhuma difficuldade séria parece oppor-se á importação de braços vindos da costa, para acudir ás necessidades da cultura em S. Thomé. Os trabalhadores da Serra Leôa, e da Liberia, etc., embora custem um pouco mais caros do que os de outras procedencias, parece que se mostram mais prestadios e geitosos do que os outros, o que, relativamente, torna os seus serviços menos dispendiosos.

O pessoal para o serviço braçal é geralmente contratado na curadoria. Esta instituição está prestando muitos serviços á civilisação, sob diversos pontos de vista. Eis como, a respeito d'ella, se exprime o relatorio, a que nos temos referido:

«Não posso deixar de consignar n'este ponto, e muito de passagem, os relevantes serviços prestados á futura civilisação d'esta provincia pela instituição da curadoria, sem a qual o estado servil existiria ainda conservado pela tradição de usos e costumes, contra os quaes protesta a consciencia indignada. A curadoria é, pois, a verdadeira escada para se chegar á liberdade do trabalho, e á extinção da escravidão.»

Estas palavras provam bem a importancia das curadorias, e as difficuldades que se levantariam á lei de liberdade dos pretos, se medidas providentes não assegurassem a sua execução.

Muitos dos serviçaes veem dos sertões de Angola, ou de outras partes; e em Loanda, ou em outras localidades, fazem perante a curadoria o contrato de locação de serviços; veem depois para S. Thomé, e ahi são os contractos ratificados na curadoria, e só então entregues os serviçaes aos seus patrões. Cada serviçal, n'estas circumstancias, — homem ou mulher, — fica na «provincia por 50\$000

réis, incluindo passagem, passadio a bordo e vestimentas.

Os serviçaes, que concluem os seus contractos, conforme com o estipulado, tornam a contractar-se na curadoria, em conformidade com os mesmos regulamentos.

O vencimento dos contractados anda por 60 réis diarios, termo médio: e um rancho regular. Segundo a experiencia das obras publicas, o rancho, incluindo tabaco, custa 112 réis diarios.

Segundo uma nota official, que acompanha o ultimo relatorio do governador da provincia, o numero de trabalhadores livres, vindos da provincia de Angola para se empregar nos trabalhos agricolas, subiu — de dezembro de 1876 a setembro de 1878 — a 2:962; sendo masculinos 1:702, e femininos 1:206: a que se deve accrescentar 151 menores. A estes ha a juntar os trabalhadores vindos da Liberia, Serra Leôa, Crumania, etc. O que nos leva a crer, sem exaggeração, que o numero de serviçaes importados não tem baixado de 2:000 a 2:500 por anno. Faltam braços em S. Thomé, mas falta egualmente muita e fertil terra por cultivar, muitas aguas a aproveitar, uma vegetação riquissima a explorar; para tudo isto o que são precisos são capitaes, e energia. Mas os capitaes encontrarão alli segura remuneração; e a energia tem largamente onde empregar-se.

Para nós não é duvidoso, que a abolição do estado servil foi, para a provincia de S. Thomé, mais util do que para outra qualquer das nossas provincias africanas.

Em quanto a escravidão durasse — e embora lhe mudassem o nome, o facto era o mesmo e os effeitos não variavam — nunca seria possível abastecer de trabalhadores a agricultura de S. Thomé. Agora os embarços acabaram, embora haja ainda difficuldades passageiras; e não tardará que, entre a procura de braços e a offerta d'elles, se estabeleça o equilibrio.

A população tende, ha annos, a crescer em S. Thomé. E é principalmente a população africana que cresce, como se vê no seguinte:

MAPPA DA POPULAÇÃO EM S. THOMÉ

Annos	Europeus	Africanos
1859.....	272	10:667
1867.....	395	16:128
1868.....	436	16:074
1871.....	729	19:482
1872.....	574	18:273
1873.....	779	20:464
1874.....	793	24:708
1875.....	741	28:700

No anno de 1876 entraram em S. Thomé 2:584 homens livres, enquanto que nos annos anteriores o numero d'estes não chegou a 400. A total differença entre os individuos entrados e saídos pelo porto da ilha de S. Thomé de 1874-1876, foi a seguinte:

	Differença
1874.....	375
1875.....	285
1876.....	2:418

Notando que o augmento dos individuos entrados em S. Thomé coincide com a liberdade dos negros, facil é comprehender a importante lição que os factos estão dando.

O desenvolvimento da ilha de S. Thomé é evidente, se considerarmos o augmento da população, e sobretudo os factos que se referem aos ultimos annos. Veremos que factos de outra natureza confirmam o que o augmento da população nos indica.

Na ilha do Principe a decadencia tem continuado, e sem interrupção, desde o tempo em que Lopes de Lima escreveu o seu livro. N'essa época (1844) a população era de 4:585 individuos, sendo escravos 3:324. Em 1868 a população total era de 2:785 individuos, e em 1874 de 2:438 individuos.

No seu relatorio de 1877 diz o governador que é precario o estado da provincia, por falta de bra-

ços e de capitaes, e pela indolencia e pessima alimentação dos indigenas. Hoje não se cultiva alli senão o cacau, cujo valor sobe a uns 130 contos.

«Alli — accrescenta o relatorio — o de que mais se carece é de gente nova, porque da antiga, por cansada e velha, já nada pode esperar-se».

VI

De 1859 a 1875 a população de S. Thomé cresceu mais de 150 por cento. Nos mesmos dezaseis annos a população da ilha do Principe ficou reduzida a metade, o mais. N'uma e n'outra os escravos passaram, em virtude da lei, ao estado de libertos; e ha sete annos foram declarados livres, sob a tutella da curadoria.

O numero de negros sujeitos ao trabalho servil, que era, em 1844, de 2:190 em S. Thomé e de 3:324 no Principe — em virtude da transformação, mais apparente que real, de escravos para libertos — passou a ser: Na primeira d'aquellas ilhas, de 7:129 individuos, escravos ou libertos, no anno de 1868; e cinco annos depois, em 1874, era de 8:876

libertos. No Principe, era o numero de escravos e libertos de 978 em 1868, e de 692 libertos em 1874. Assim pois, de 1844 a 1874, vemos o numero de serviçaes escravos ou libertos: em S. Thomé subir a quatro vezes mais; e no Principe baixar proximamente á quinta parte.

A este movimento da população em S. Thomé, corresponde o movimento commercial, o qual deixa ver claramente o desenvolvimento que a industria rural tem tido na ilha, apesar das variadas causas que a tem contrariado.

Em 1844, o movimento commercial, era:

Na ilha de S. Thomé: a importação avaliava-se, segundo Lopes de Lima, em 16:000\$000 réis; e a exportação em 29:550\$000 réis. Total do movimento commercial 45:550\$000 réis.

Na ilha do Principe: a importação era de réis 10:000\$000; a exportação de 2:700\$000 réis. O movimento total de 12:700\$000 réis.

Segundo os dados ministrados pelo ultimo relatório do governador da provincia, vemos que, nos tres annos de 1875 a 1877, inclusivè, o movimento commercial foi em contos o seguinte:

		Importação	Exportação	Total
1875	S. Thomé	459	513	972
	Principe	3	3	6

		Importação	Exportação	Total
1876	S. Thomé	515	343	858
	Príncipe	4	3	7
1877	S. Thomé	401	272	673
	Príncipe	4	4	8

Não fica, pois duvida, de que o movimento commercial cresceu extraordinariamente em S. Thomé, de 1844 para cá: e diminuiu — apesar da sua exiguidade já n'essa época — por fórma que se pode hoje dizer nullo, na ilha do Príncipe.

Os ultimos annos da estatistica, acima transcrita, mostram um certo decrescimento na actividade commercial de S. Thomé. Mas deve notar-se que, irregularidades de clima e contrariedades temporarias, — em consequencia da abolição definitiva do estado servil, — foram as causas do decrescimento, que não altera na essencia a lei do progresso que ha longos annos se manifesta.

O café e o cacau formam o objecto principal da exportação de S. Thomé. Emquanto á producção e exportação do café, occupa esta ilha um logar preeminente nas nossas colonias.

Em 1869, S. Thomé exportou 2.082:000 kilogrammas de café, proximamente. E as outras colonias portuguezas de Africa exportaram: Cabo Verde 191:000 kilogrammas, e Angola 1.378:000.

Em 1876, S. Thomé exportou 1.557:000 kilo-

grammas de café, Cabo Verde 25:000, Angola 1.870:000, Moçambique 366. Tudo em numeros redondos.

No anno de 1878 a exportação de café por S. Thomé foi de 1.394:000 kilogrammas, e a de cacau foi de 242:000. A ilha do Principe, n'este mesmo anno, exportou 213 kilogrammas de café e de cacau 244:000.

Os rendimentos publicos teem seguido a mesma marcha da população e do commercio.

Eram os rendimentos em 1844, os seguintes, incluindo todos os impostos: S. Thomé 6:355\$000 réis: Principe 3:487\$000 réis; o que prefaz um total de 9:822\$000 réis. Em 1875-1876 os rendimentos arrecadados na provincia subiram a réis 142:594\$000, e em 1877-1878 a 105:675\$000 réis.

D'este rendimento a principal parte cabe á ilha de S. Thomé; e para se fazer bem clara idéa d'isto, basta comparar os direitos das alfandegas nas duas ilhas.

Rendimento das alfandegas por direitos de importação e exportação:

S. Thomé—Em 1875, 108 contos; em 1876, 93 contos.

Principe — (Em média annual) seis contos de réis.

As informações estatisticas, — que acabamos de

dar em resumo, — claramente provam o rapido desenvolvimento agricola que tem tido a ilha de S. Thomé, apesar da desordem em que se acha a propriedade; dos encargos que sobre ella pesam; da falta de braços, de capitaes, de credito; e ainda mais, da falta de meios de communicação, e absoluto desaproveitamento das aguas.

A decadencia da ilha do Principe não se pode explicar senão pela falta de população, falta de capitaes e de iniciativa dos proprietarios do solo.

Uma e outra ilha são susceptiveis de rapida transformação, e de extrema prosperidade; mas, enquanto S. Thomé está a caminho d'esse brilhante futuro, a que a podem levar as euplorações agricolas bem dirigidas, o Principe, ao contrario, parece afastar-se cada vez mais do periodo em que pode ter um termo a sua deploravel ruina.

Depois de ser, por largos annos, considerada como morgado particular, antes que possessão nacional, a ilha do Principe passou a ser governada pela *Companhia de Cacheu e Cabo Verde*, que estabeleceu alli os seus depositos, o centro da sua navegação, e o emporio do seu commercio de escravos. Quando a companhia se arruinou, ficaram na ilha alguns dos seus antigos agentes, que proseguiram o mesmo commercio, não para a Havana, mas para o Brasil; até que em 1811 acabou o trafico da escravatura no golfo da Guiné.

Não se creia, porém, que os males da ilha do Príncipe são irremediáveis. Produz-se alli o café, a canna de assucar; e tende sobretudo a crescer a cultura, simples e productiva, do cacau. Sendo a ilha, pelo norte, terra plana, entrecortada por outeiros, em que brotam as aguas em fontes e regatos; pelo lado meridional é montanhosa. Quasi no centro da ilha se eleva em pico altissimo, d'onde corre para sueste e noroeste uma cordilheira de que saem tantas ribeiras, por entre densissimo arvoredos, que se julga o seu numero exceder por toda a ilha, a trezentas. Em taes condições, e em tal região, com aguas tão abundantes, é bem claro que a ilha do Príncipe pode tornar-se, em poucos annos—com braços, dinheiro, actividade e bom senso—uma das ilhas mais productivas da zona tropical.

Até hoje esta ilha e a de S. Thomé se podem considerar como não exploradas. É tempo de pôr termo a este estado de abatimento e miseria. O premio do trabalho é seguro, a menos que se não commetta algum erro grave; d'estes que a experiencia está indicando que se devem evitar, quando se trata de agricultura em região tropical e insalubre.

VII

Em condições tão extraordinariamente favoráveis, para a cultura de todas as plantas tropicaes mais preciosas; com um terreno, pela maior parte, de uma fecundidade inexgotavel; com altitudes tão variadas: exposições tão diversas; tão grande abundancia de aguas; tão espesso e rico arvoredos; a pobreza das ilhas de S. Thomé e Príncipe só, pelos erros de administração, os funestos effeitos de falsas idéas economicas, a longa indolencia de uma população affeita aos horrores da escravatura, a falta de capitaes, de braços livres e de iniciativa ousada, pode explicar-se.

O que temos visto, nos anteriores estudos, levamos á convicção de que é chegado o momento de mudar de rumo. Chegámos a um periodo novo, que nem de longe se pode assemelhar ao desgraçado periodo que o precedeu. A liberdade dos negros tudo fez transformar. E essa transformação cada dia se ha de ir accentuando mais. Não se pode voltar para traz; e ainda bem que se não pode. A liber-

dade tem em si propria um immenso poder. E uma das fórmãs por que esse poder melhor se manifesta está no facto, de que os povos que uma vez a gosaram não mais a deixam perder; ainda que innumeras violencias, tyrannias e oppressões lh'a queiram arrebatâr, ou mesmo consigam, por algum tempo, privar-os d'ella.

Época nova, instituições novas, exigem um diverso modo de ser da propriedade, do trabalho, e do capital. Só agora se pode contar com que o trabalho será verdadeiramente fecundo em S. Thomé, assim como nas nossas outras provincias de Africa. Criem-se instrumentos de trabalho; dê-se a facilidade de commerciar, onde já existe a liberdade do trabalho. O maior estôrvo á liberdade do commercio é a falta de communicações. Abram-se pois as communicações necessarias, para que a cultura possa entrar pelos terrenos por desbravar pelo interior das ilhas. Tornem-se accessiveis os portos, faceis os desembarques, e não se opponham peias fiscaes ao commercio.

Ha falta de população nas ilhas, — principalmente na do Principe — e essa falta de população, de que até hoje se queixavam os proprietarios da provincia, era a falta de população escrava. Hoje, a população, que tem de habitar alli, não pode ser senão uma população livre; uma população que seja laboriosa, mas a quem será preciso pagar salario. Não se julgue, porém, que por isso fica mais cara a mão

d'obra. Está povoado — e ha longos annos — pela experiencia, que o trabalho dos escravos é menos productivo do que o trabalho livre; e, de mais, convém ter em consideração, que a continuação do estado de coisas, tal como elle se encontrava em S. Thomé antes de 1875, era absolutamente insustentavel. Mesmo querendo pôr de parte as razões moraes, que absolutamente condemnam a escravidão — razões que uma nação livre, civilisada e christã não pode impunemente esquecer — mesmo, repetimos, pondo de parte as altas razões moraes; razões de outra ordem levavam á abolição da escravatura. Primeiramente, pela acção do tempo os escravos existentes rapidamente viriam a extinguir-se: em segundo logar, o trafico clandestino era impossivel continuar — mesmo encoberto pelas falsas e miseraveis apparencias em que homens de má fé procuravam escondel-o.

Dizemos isto, apenas, para dar aos homens de boa fé, que se queixam das consequencias da lei de 1875, a convicção, de que essa lei veio apagar uma mancha que infamava o nome portuguez, sem por isso lançar na miseria — como alguns dizem — os proprietarios da provincia de S. Thomé. O mal que existe tem outras origens, que indicámos já; e d'essas origens, a principal era a existencia do trabalho servil e os maus habitos que a escravatura havia creado nos proprietarios de S. Thomé.

O trabalho remunerador e livre exige maior actividade, maior previdencia nos proprietarios.

Mas o conjuncto d'estas circumstancias ha de, em poucos annos, trazer comsigo maior producção, e com ella a necessidade de maior e mais activo commercio. Para estes fins se conseguirem, é indispensavel attrair ás ilhas a collonisação europeia; ao passo que se contrate maior numero de serviçaes negros. Os rudes trabalhos do campo, em consequencia do clima, não podem ser executados senão pela raça africana. Mas, para dirigir esses trabalhos, para levar os beneficios da civilisação a essa raça rude e ignorante, o colono europeu é indispensavel. Essa colonisação civilisadora é possivel, é mesmo facil de conseguir em S. Thomé e Príncipe; mas são precisos trabalhos preparatorios, sem os quaes ella se não fará nunca de um modo efficaz.

Esses trabalhos preparatorios são—principalmente—os de viação e saneamento. Os outros, os de aproveitamento de aguas para a cultura, virão depois; quando as necessidades da industria e as exigencias do commercio ensinarem, que são remunerados largamente pelo augmento da producção.

E a quem, com attenção, houver apreciado as circumstancias em que se acha a provincia de S. Thomé—assim como as outras colonias portuguezas de Africa—não deve ficar duvida, de que as obras de

viação e saneamento são indispensaveis ; e que o momento critico de as executar é este.

A commissão de obras publicas, que nos fins de 1877 foi mandada para S. Thomé, achou alli o serviço na mais completa desordem, e teve de lutar com difficuldades consideraveis. Faltavam-lhe trabalhadores, operarios, officiaes de officio, materiaes de construcção, organização de serviço ; tudo enfim quanto a podia ajudar a começar energicamente os seus trabalhos. E, apesar de tudo, até ao fim de 1879 elaborou muitos projectos e executou obras importantes. É impossivel dar de tudo isto noticia aqui ; mas basta dizer, que os projectos ascendiam a quasi 50, comprehendendo encanamento de rios, dessecamento de pantanos, reparação de fortalezas e edificios publicos, projectos de novas construcções para hospital e palacio do governador, pontes e caes, canalisação de aguas potaveis, estudos de estradas, etc. Muitos d'esses projectos são importantes ; outros são realmente insignificantes, mas exigidos pelas necessidades dos serviços publicos. São numerosos os projectos que se executaram até á data do relatorio do director de obras publicas. que sobre o assumpto informa o governo.

Ao concluir o relatorio, diz o director de obras publicas :

« As construcções a emprender n'esta provincia

«são muitas, e tantas quantas as de um povo, que
 «aspira a emancipar-se da selvageria, para se col-
 «locar ao lado da civilisação.»

As obras que o relatorio indica, por as conside-
 rar de summa importancia e urgencia, são:

- A continuação do hospital militar.
- A continuação do novo palacio do governador.
- O acabamento da ponte-caes da alfandega.
- A canalisação do rio Agua Grande.

A proposito d'esta ultima obra, accrescenta o
 mesmo director de obras publicas:

«Os pantanos adjacentes a este rio são, ao meu
 «entender, a principal causa da insalubridade da
 «capital d'esta provincia».

—A abertura de estradas, e acrescenta:

«Está feita a derrubada e deslocamento da es-
 «trada de Santo Amaro de Guadalupe, cujo serviço
 «se continuará até á Villa de Nossa Senhora das
 «Neves, até onde foram feitos os estudos.—Estão
 «feitos os estudos das estradas de S. Thomé a Santo
 «Amaro, e de S. Thomé a Sant'Anna, devendo co-
 «meçar o trabalho logo que se possa dispôr de ser-
 «viçaes para este fim».

—Construcção de uma ponte-caes na ilha do Príncipe.

N'um relatorio anterior, de 1878, dizia o director das obras publicas, fallando de estradas:

«São indispensaveis estes melhoramentos, qual-
«quer que seja o ponto de vista, debaixo do qual
«se encare a questão, ainda mesmo debaixo do pon-
«to de vista hygienico; pois facilmente podem os ha-
«bitantes d'esta insalubre cidade residir a alguns
«kilometros de distancia, logo que tenham faceis
«communicações, que só as estradas lhe podem pro-
«porcionar.

«As principaes estradas a emprehender são: de
«S. Thomé a Santo Amaro, de Santo Amaro a Gua-
«dalupe; de Guadalupe a Nossa Senhora das Ne-
«ves, de Nossa Senhora das Neves á costa occiden-
«tal dos Angolares, da costa occidental dos Ango-
«lares a Sant'Anna, de Sant'Anna a S. Thomé.

«Como se depreheende d'este quadro e da sim-
«ples inspecção do mappa da ilha, este projecto de
«estradas fórma um polygono, cujos vertices tocam
«nos principaes pontos de população, e farão conhe-
«cida do governo de sua magestade e do governo
«d'esta provincia a costa occidental, que actual-
«mente existe exclusivamente dominada pelos povos
«denominados angolares».

A importancia das obras publicas em S. Thomé e a sua urgente necessidade ficam cabalmente demonstradas, pelo que acabamos de citar dos relatorios da direcção das obras publicas.

ANGOLA

VOL. I.

10

ANGOLA

I

Occupar-nos-hemos agora de Angola, a nossa mais importante, e mais rica, provincia africana. Por muitos annos, os portuguezes, occupados com o valioso resgate da costa da Mina, e com as conquistas da India, passaram ao longo do reino de Angola, sem mesmo se occuparem em o visitar e conhecer; levantando apenas alguns padrões pela costa, como signal de haverem sido os primeiros a descobrir aquellas regiões. As nossas relações com o reino do Congo, e as queixas do rei pelas excursões que á ilha de Loanda faziam navios de S. Thomé, foram a origem da conquista de Angola por Paulo Dias de Novaes: que foi alli mandado, primeiro em 1559, e depois em 1575, época em que realmente principiou a conquista.

Paulo Dias era um grande capitão, ousado e feliz. Com varia fortuna, o conquistador penetrou em Angola, e chegou para o sul até Benguella. Morreu elle em 1589, deixando as armas portuguezas de posse de varios territorios, e os potentados negros em apparente sujeição.

A este feliz governador succederam outros, a quem a fortuna não foi egualmente favoravel. A lucta com os indigenas prolongou-se por alguns annos, — entre combates mais ou menos felizes e intrigas levantadas pelos jesuitas, que buscavam assentar em Angola o seu dominio; servindo-se das ruins paixões dos capitães portuguezes, e das tendencias naturaes dos negros a rebellar-se contra o poder dos conquistadores.

No meado do seculo xvii uma invasão hollandeza poz em grave risco a nossa conquista; até que Salvador Correia de Sá, — com energia e denodo comparavel ao dos mais celebres capitães, — expulsou os hollandezes de Angola, desde Benguella até ao Congo, arrasando-lhes as fortalezas, e assegurando o dominio de Portugal, que a feliz revolução de 1640 havia libertado da oppressão estrangeira.

Algumas revoltas mais ou menos poderosas, vieram ainda depois perturbar a paz em Angola; porém o mal principal, que minava aquella extensa possessão, era o desastroso e iniquo trafico da escravatura, que despovoava a terra e fomentava as

guerras, só com o fim de alcançar, como despojo, os escravos que iam alimentar os mercados da America. Com razão diz Lopes de Lima, fallando do governador D. Francisco Jeronymo de Sousa Coutinho, nomeado em 1764:

«Angola não havia sido mais, até esse tempo, do
 «que um paiz de guerra e commercio, onde no fim
 «de successivas pelejas cada um tratava sómente
 «de quinhoar os despojos: governadores, capitães,
 «magistrados, homens de egreja e do claustro—
 «todos traficavam de um modo escandaloso: este
 «excellente governador foi o primeiro que empre-
 «hendeu civilisar aquella semi-barbara possessão;
 «e no seu governo de oito annos e meio fez mais
 «n'este sentido do que todos os seus antecessores
 «havia[n] nem se quer imaginado: é verdade que
 «ainda então não era chegado o tempo de abolir o
 «prejudiciallissimo trafico da escravatura: este can-
 «cro ficou depois d'elle roendo, por mais de meio se-
 «culo, as entranhas de Angola, com todos os males,
 «vicios e crimes, que lhe andavam annexos— a des-
 «povoação dos campos—desvio dos capitaes— a
 «desmoralisação — rapacidade — o egoismo — que
 «ainda porventura levarão muitos annos a extinguir
 «de todo».

O trafico da escravatura, e o interesse que n'elle tomavam todas as classes, era um mal, que annul-

lava todos os esforços para melhorar o estado barba-
 ro em que se achava Angola. O governador Sousa
 Coutinho, como homem illustrado e digno que era,
 muito fez para reformar os vícios e melhorar as in-
 stituições da colonia; mas o mal carecia de reme-
 dio mais radical. Enquanto se occupavam todos em
 fazer do negro uma mercadoria, não podia ninguem
 cuidar, com energia e perseverança, de cultivar a
 terra, e tirar proveito da feracidade do solo e das
 muitas e importantes riquezas que alli ha. O com-
 mercio de Angola foi, por largos annos, quasi ex-
 clusivamente o trafico de escravatura. Citaremos
 ainda uma vez mais o livro de Lopes de Lima, por-
 que elle teve occasião de estudar Angola nos pri-
 meiros tempos em que o trafico principiou a ser
 sériamente reprimido. Diz elle:

«A abolição do trafico da escravatura occasionou
 «um grave paroxismo mercantil, como devia espe-
 «rar-se em praças de commercio, cujos moradores
 «quasi que não sabiam dar outro emprego aos seus
 «capitaes: aterrados com este golpe—para o qual
 «aliás deviam estar preparados—uns retiraram-se
 «da terra, levando comsigo as suas grandes rique-
 «zas,—enquanto outros quizeram ainda teimar na
 «antiga carreira, arrostando os bloqueios e as se-
 «veras penas que a legislação novissima impõe aos
 «contrabandistas *negreiros*: o desengano, porém, já

«vae produzindo o seu salutar effeito, desde que o
 «governo portuguez tem dado provas de querer aca-
 «bar de uma vez com um trafico tão infame, como
 «nocivo aos verdadeiros interesses das nossas pos-
 «sessões africanas, a cuja cultura se roubavam os
 «braços que iam fertilisar terras estranhas. O mar-
 «fim, a cera, as gommas, a urzella, o enxofre, o sa-
 «litre, e outros importantes productos da terra, já
 «lá vão merecendo a attenção do commercio; já co-
 «meça a cultivar-se o café, o algodão, a canna do
 «assucar, etc.: — maior numero de navios frequen-
 «tam hoje aquelles portos do que ha meio seculo:
 «e as rendas da provincia, — se fossem bem fiscali-
 «sadas as alfandegas, — já poderiam bastar para co-
 «brir a sua despeza, e mesmo talvez produzir so-
 «bras».

Da abolição do trafico da escravatura data a trans-
 formação e a actividade agricola de Angola. O passo
 mais importante, que a este se seguiu, foi a abolição
 da escravatura, a que só poz termo definitivo a ex-
 tincção da classe denominada de libertos. Este é o
 periodo que começa agora. — Este periodo exige
 muitas reformas que o completem, muitos actos que
 promovam todas as suas naturaes e felizes conse-
 quencias: e, entre estes avultam. — digamol-o des-
 de já — como mais importantes: maior liberdade de
 commercio e maior facilidade de transportes.

II

O desenvolvimento e engrandecimento de Angola, desde que a abolição do trafico de escravatura chamou os capitaes e a actividade para os verdadeiros ramos da riqueza, tem sido rapidos e muito importantes; não tanto, porém, quanto o deviam ser, se a influencia dos capitaes não fosse tão exigua, tão pequena a actividade dos homens, e a falta de trabalho tão consideravel. Por falta d'estas condições economicas essenciaes, as forças productivas da vastissima provincia estão, por assim dizer, inertes ainda; e as industrias, ainda mesmo as extractivas e as agricolas, conservam-se tanto em germen, que o estado actual se deve considerar apenas como periodo rudimentar da época de verdadeira prosperidade e grandeza, a que pode em poucos annos chegar Angola, depois de largos seculos de desolação e escravatura.

Ha no immenso territorio de Angola grande variedade de condições climatericas; solos ferteis e de

varias naturezas; extensos rios, enriquecidos de numerosos affluentes, que regam, desde o sertão ao littoral, largos tratos de terreno; densas florestas, em que abundam madeiras preciosas para construcção e marcenaria; prados immensos, onde brotam gramineas de inexcedivel robustez e vigor; jazigos, onde os minerios esperam o trabalho do homem para lançar nos mercados as suas inexhauriveis riquezas: ha alli uma população numerosa, a qual, em a civilisação e a liberdade lhe dando o nobre sentimento do seu proprio valor e independencia, augmentará as suas necessidades e com estas a sua actividade e industria, e se tornará necessariamente mais energica e laboriosa.

São muitos os recursos naturaes que Angola possui; favoraveis as condições economicas; a situação geographica, em relação aos mercados da Europa e da America, é das mais favoraveis ao commercio. A tão temida insalubridade, — que foi e é ainda a causa de se não derivarem para aquella provincia africana as correntes da emigração que hoje vão demandar a America, — está a experiencia provando que não é mais mortifera que a de muitas regiões d'este continente, e que o trabalho e a sciencia a podem vantajosamente combater e debellar. Tudo, emfim, nos persuade que á vasta colonia se prepara um futuro brilhante.

Estende-se a provincia pelo littoral do occidente

d'Africa, até ao Cabo Frio por 18° de lat. austral. Ao norte reconheceu-se no tratado que em 1817 celebrámos com a Grã-Bretanha, o limite de 8° de lat. austral, como aquelle que correspondia aos territorios que a corôa portugueza effectivamente possuia na costa occidental d'Africa. O mesmo tratado, parece, accrescentou o explicito reconhecimento dos direitos, reservados pelo governo portuguez, aos territorios comprehendidos entre este limite e o de 5° 12' lat. sul; comprehendendo Molembo e Cabinda na margem norte do Zaire; terrenos, que a lei fundamental do Estado expressamente designa como parte integrante do territorio portuguez — talvez com pouca prudencia.

O limite de 8° de lat. sul designado no tratado estava longe de ser um limite natural. Como observou Lopes de Lima, o limite norte de Angola, — admittida a perda, de facto e não de jus, dos direitos que tínhamos e temos aos territorios que se estendem além do Zaire, por Molembo e Cabinda, não podia ser senão a margem esquerda do rio Ambriz. Nem Lopes de Lima acceita, nem nós, este limite pelo Ambriz; pois que seria ceder o dominio de um territorio, que todas as condições, geographicas e economicas e os proprios interesses do commercio europeu, estão indicando como parte essencial e natural da provincia portugueza de Angola.

A actividade do movimento commercial — sabe-

mos já de que commercio se tratava — nos portos de Angola e Benguella era tal no seculo xvii, que se foram descurando os interesses que tinhamos ao norte e que nos pertenciam por tratados com o chefe do Congo.

« Pouco a pouco, diz Lopes de Lima, foram os
« estrangeiros introduzindo navios a negociar nos
« portos de Loango, Molembo, Cabinda, assim como
« no porto de Pinda, na embocadura do Zaire; sem
« que alguém se lembrasse de atalhar esta quebra
« nos nossos direitos, pelo pouco caso que se fazia
« de taes portos, aliás importantes. Torna-se porém
« ainda mais reprehensivel. a imperdoavel negligên-
« cia d'aquelles governadores, que, desattentos de
« guardar os portos da capitania que governavam,
« deixaram invadir pelo trato de nações estranhas o
« porto do Ambriz, indubitavelmente sujeito ao reino
« de Angola ».

Como se vê, a vèlha idéa, — falsa, absurda, anti-civilisadora, e contraria aos nossos proprios interesses, — era que a posse e dominio dos territorios, principalmente, significava monopolio e exclusivo de commercio. Guerra aos productos, aos capitaes, á actividade estrangeira, como se tudo isto fossem males perniciosissimos. N'aquelle tempo significava isto, em grande parte, a lucta entre os traficantes de es-

cravos: todos queriam ter o monopolio d'aquelle ignobil trafico. Hoje, porém,—e já no tempo do auctor a que nos referimos,—tal coisa não existia, e a idéa do monopolio era um erro, em desaccordo mesmo com as opiniões dos mais abalisados e mais praticos economistas.

E, n'este ponto, uma tão falsa idéa não é apenas origem de inconvenientes temporarios, mais ou menos graves. Essa idéa foi, e está sendo ainda, a causa quasi unica que encontramos, da opposição que as nações mais commerciaes da Europa fazem ao nosso dominio na costa d'Africa. Mal se comprehende que nós, que não temos industria, que temos um commercio limitadissimo com a Africa, levantemos difficuldades ao commercio das outras nações; em vez de o considerar como um bem inapreciavel, em relação mesmo ao nosso dominio e á nossa riqueza na Africa.

Movem-se, agitam-se as mais activas nações da Europa, a fim de abrirem novos caminhos ao seu commercio na Africa; e é evidente, que não é o dominio na Africa que ellas nos disputam, com risco de atacarem incontestaveis direitos que a todos convém, no seu proprio interesse, respeitar. O que querem é que nós lhes não tapemos o caminho ao seu commercio, antes lh'o favoreçamos, em proveito mesmo das populações que habitam os nossos territorios, e com evidente vantagem da riqueza das

nossas colonias, e consequentemente do engrandecimento da patria.

Uma ruim idéa, um falso principio, podem ser mais perigosos e funestos do que uma grande calamidade, que se pode com energia combater e vencer. Aquella idéa, a que nos referimos, é a causa de estarem tão mal definidos e tão inconveniente-mente fixados os limites do nosso dominio ao norte de Angola.

Esse vago das fronteiras, que tantos recommenda como deixando-nos livres para futuras reclamações e aspirações a mais vastos dominios, é um perigo e um erro. Os factos estão cada dia mostrando o perigo e provando o erro.

É bom saber o que queremos, e querel-o efficazmente. É bom conhecer bem o que é nosso; e reservar para o que é nosso reclamações e forças, cuja ruim applicação nos prejudica porque nos enfraquece.

III

Os factos passados, por occasião da occupação do Ambriz pelas armas portuguezas, são a mais proveitosa e cabal lição que se pode encontrar, do que nos convém fazer, a fim de chegarmos a fixar a nossa fronteira natural ao norte de Angola.

Como já fizemos notar, as fronteiras d'esta provincia africana estão longe de se achar bem definidas.

Não ha grande inconveniente em que a provincia, defrontando a leste com o vasto sertão, tenha conservado por este lado fronteiras indefinidas. Esta mesma circumstancia pode favorecer, dentro de prudentes limites, o alargamento da nossa influencia na Africa; buscando nós, — por meios pacificos, pela acção natural e propria da civilisação, — conquistar as vontades das populações indigenas; e assegurar assim a nossa influencia n'uma região, em que se encontram as melhores condições climatericas para a colonisação europêa e para o desenvolvimento da agricultura, simultaneamente, das regiões tempera-

das e das regiões equatoriaes. É, contudo, indispensavel caminhar com a maxima prudencia, e saber parar a tempo. Toda a cubiça demasiada pode ser um grave perigo: toda a tentativa, que não for pacifica, será infructuosa: toda a empresa que não tiver, em si propria, elementos de vida, e que exceder os limites do capital e do trabalho de que poderemos dispôr, tornar-se-ha uma ruina. Ha que ter conta, em tudo, com as condições economicas, as faculdades productivas das populações e dos territorios que occuparmos; quer desde logo nos possamos d'ellas apraveitar, quer isto se possa conseguir em poucos annos. Mas, em todo o caso, o que absolutamente nos convém é evitar conflictos: o que nos convém é crear amigos, em vez de conquistar vassallos e excitar odios. Este deve ser o caracter essencial do nosso dominio na Africa: n'isto se distingue, geralmente, do dominio que exercem outras nações civilisadas. Esta enorme vantagem não a devemos perder, antes a devemos tornar mais segura e efficaz.

A fronteira austral de Angola está, proximo do littoral, bem definida pelo cabo Frio, ou, melhor ainda, pelo curso do rio Cunene, um pouco ao norte do mesmo cabo. Alguns esforços se teem feito para estudar este importante rio, que, em certa extensão, parece ser navegavel, — embora o seu accesso pela barra seja difficil ou antes impossivel. O conheci-

mento d'este rio, a sua definitiva posse, são condições essenciaes da completa fixação dos limites austraes de Angola. Determinar exactamente esses limites, e fixar alli o nosso dominio, são coisas que se tornam de dia para dia mais necessarias. Ao sul do Cunene estende-se um trato de terreno, extremamente fertil, que vae até ao 14° grau de lat. austral, aproximadamente. Habitam alli os Ovampos, tribus negras muito parecidas com os Cafres e Demurus; e uma tal visinhança pode ser-nos perigosa por mais de um motivo, agora, sobretudo, que os boers tendem a emigrar do Transvaal para oeste.

De tudo, o que mais nos interessa é a fixação da fronteira ao norte de Angola. É esta uma questão geographica, politica e economica. A fronteira natural da nossa Africa occidental é o rio Zaire ou Congo, o mais poderoso e importante rio d'esta costa, e um dos mais caudalosos do mundo. As nossas fronteiras estão longe ainda das margens do rio, e a nossa antiga influencia e dominio sobre o Congo tem-se ido successivamente attenuando; a ponto de que se torna urgente chegar, por um acto diplomatico, a restaurar o que o tempo, a pouca energia e a falta de meios nos fizeram perder, antes que, sem nossa intervenção, diversas nações da Europa realisem as tentativas que preparam, ha annos, para se apossarem do curso do Zaire.

Os nossos direitos não podem ser contestados;

os tratados reconhecem-n'os; o nosso interesse é evidente; temos como base de negociação os territorios ao norte do rio, não occupados por nós, e a que reservámos tambem por tratados os nossos direitos; a occasião não pode ser mais opportuna, segundo nos parece. O tratado de Lourenço Marques e a politica racional de cooperação inaugurada com a Inglaterra, prepararam, convenientemente, as coisas para obtermos o indispensavel apoio dos nossos alliados e vizinhos n'uma grande parte da Africa. Assim não ha que hesitar. Uma boa occasião perdida é a maior das calamidades e o mais irreparavel dos erros. Quem não comprehende isto não merece a honra de gerir os negocios publicos, porque sacrifica os grandes interesses da nação a mesquinhas considerações, e a paixões egoistas.

Todos sabem as difficuldades que encontrou a occupação do Ambriz em 1855. E comtudo o nosso direito era evidente e incontestavel. Mas o que era então má era a nossa politica commercial no ultramar; essa suscitava receios no espirito das nações, que nos levantavam embaraços para assegurar os interesses do seu commercio. Não tinham razão, é certo. Mas a verdade é que haviamos adoptado o pernicioso systema dos exclusivos e dos monopolios; e que, atraz d'esse systema, se escondia o desastroso trafico da escravatura: embora nós fôssemos de boa fé adversarios d'esse trafico iniquo.

Hoje, que o trafico acabou; que principios liberaes dominam, e cada vez hão de dominar mais, na politica commercial das nossas colonias, — embora uns ignorantes e ininteligentes monopolistas, sem patriotismo, busquem manter as velhas e perniciosas doutrinas de commercio privilegiado, contra os interesses legitimos das colonias —: hoje, que nos convém abrir ao commercio do mundo os nossos portos e o accesso das nossas vias fluviaes; hoje, que podemos affirmar que buscamos o rio Zaire como fronteira da effectiva occupação, — não para o fechar á navegação de todas as nações, mas antes para melhor assegurar o seu accesso, e o policiar e guardar ainda além dos limites das suas primeiras cachoeiras; — hoje, que podemos, graças aos trabalhos dos exploradores intrepidos, Capello e Ivens, ter esperanza de pôr em relação o Quango, nos limites de Angola, com o alto Zaire, abrindo assim extensas communicações com o interior da Africa; não devemos demorar por mais tempo negociações, que nos ponham ao abrigo de futuras contingencias, — mais ou menos perigosas, ao engrandecimento da nossa mais bella provincia africana.

O tratado do Zaire estava para ser uma consequencia do tratado de Lourenço Marques; o seu natural complemento. Devia ser este o resultado de uma politica de franca e leal cooperação entre Portugal e a Inglaterra. Este é o interesse de ambas as

nações alliadas. É a nossa verdadeira, a nossa unica politica. A Inglaterra já a ella havia accedido, antes dos embaraços levantados por uma opinião desvairada ao tratado de Lourenço Marques. Sabemos que em 1880 explicitamente declarou, em nota official, o que havia combinado anteriormente, em explicações verbaes.

IV

A extensão e a importancia industrial, commercial, agricola e politica de Angola, estão chamando a attenção dos poderes publicos a cada hora; e exigindo que Portugal empregue todos os possiveis esforços, para tirar das condições naturaes da provincia africana todo o proveito que, para o engrandecimento d'ella e da metropole, e para maior riqueza do mundo civilisado, se pode alcançar; sem perda mais longa de tempo.

Ácerca dos naturaes limites geographicos da provincia, já dissemos quanto basta para se apreciarem as questões economicas e politicas, que envolve esse complicado problema e a urgencia, para nós, de o resolvermos definitivamente.

Sem repetir o que notámos já a respeito do limite austral de Angola — porque esse limite não suscita, nem pode suscitar, difficuldades, se soubermos encaminhar os nossos actos com prudencia, e não offendermos inutilmente as tribus indigenas, que vivem na margem esquerda do Cunene — reiteraremos ainda as nossas instancias, para que o governo não deixe por mais tempo indecisa a gravissima questão da fronteira norte. Este negocio carecia de ser largamente preparado, visto as difficuldades que nos levantou a effectiva occupação do Ambriz.

A politica de cooperação com a Inglaterra, nossa antiga alliada; as facilidades creadas ao commercio pela nova pauta de Moçambique, que representa o primeiro passo nas reformas economicas do ultramar; a acção efficaç e activa que temos tomado na suppressão do trafico de escravos na Africa oriental; o tratado de Lourenço Marques, acto internacional de summo interesse para Portugal, e de grande interesse para a Inglaterra, para o Transvaal, e para todo o mundo industrial: a liberdade da navegação nos grandes rios da Africa, que são, em parte, as melhores vias de comunicação naturaes, que existem em paizes que começam apenas a entrar no grande movimento commercial do mundo; o empreendimento de obras publicas, principalmente de vias de comunicação, estradas e caminhos de ferro, nas nossas colonias africanas; são outras tantas cir-

cumstancias que favorecem a solução prompta e definitiva do negocio diplomatico pendente, ácerca da fronteira do Zaire. Sem estas longas e complexas combinações, a questão era quasi insolúvel. Agora, que ella pode chegar a uma solução, seria deploravel que razões mesquinhas, cubiças miseraveis, rivalidades insensatas, ou a inhabilidade dos homens publicos, deixassem perder tão auspiciosa situação. É certo que a opinião publica, em vez de ajudar contrariaria a boa direcção dos negocios d'esta ordem: mas a opinião publica não sabe, ás vezes, descriminar a verdade do erro, os interesses sérios das impressões apaixonadas: sobretudo quando os homens politicos, malevola ou inconscientemente, a enganam; para fins de interesse pessoal ou de partido.

Os territorios ao norte do Ambriz, a que temos direito, não estão por nós occupados ainda. Diversas tentativas, para tornar em definitiva realidade o nosso direito, teem sido infructuosas por varias razões economicas e politicas, que já apontámos. No anno de 1783 mandou o governo portuguez edificar um forte no porto de Cabinda. Em 1786 celebrou-se em Madrid uma convenção entre Portugal e a França, sobre os direitos da corôa portugueza a esses territorios africanos. Em 1790 e 1791 tivemos de castigar os actos de violencia praticados pelo regulo denominado marquez de Mossulo, e então se construiu um forte na margem do rio Loge, a pouca

distancia do porto do Ambriz: e este mesmo regulo, marquez de Mossulo, assignou no anno seguinte um termo de vassalagem a Portugal. Nos tratados com a Inglaterra de 1810, 1815 e 1817, sempre foram reservados os direitos de Portugal á referida costa, situada ao norte de Angola. Em 1838 o governo portuguez ordenou a occupação do Ambriz e outros portos da mesma costa. Em 1839 o governador de Angola cobrou tributos de varios regulos da mesma região. No mesmo anno, — negociando-se entre Portugal e Inglaterra a suppressão do trafico de escravos, — o governo portuguez insistiu em que no tratado se inserisse a reserva do seu direito, como nos anteriores tratados. Estas breves indicações mostram, que não desistimos nunca do nosso direito aos territorios situados ao norte de Angola; que fizemos esforços effectivos para os occupar; que assentámos bem esse direito nos tratados; que o direito não prescreveu, nem podia prescrever. Agora, na nossa opinião, é um ensejo opportuno para asseguarmos a posse effectiva dos territorios que vão do Ambriz ao Zaire; mas esse facto exige resoluções promptas e prudentes. A livre navegação do Zaire é condição impreterivel de qualquer negociação. A policia do rio deve ser feita por nós, de combinação com as outras potencias que tem directo interesse na navegação do mesmo rio. Tudo que fica na margem esquerda do Zaire deve ser nosso; sem reserva e sem

restricção. Devemos assegurar a communicação do Zaire com o Quango, apesar das difficuldades da navegação, em proveito do nosso commercio; mas também em proveito do commercio do mundo inteiro, — sem reservas, sem exclusivos, sem monopolios.

Não é conveniente prolongar a situação ambigua em que nos encontramos. Hoje sobretudo, que diversas nações da Europa teem as vistas fixadas no Zaire, e que todo o mundo civilizado se occupa da Africa e do seu futuro commercio.

Algumas das razões que davam logar ás objecções da Inglaterra — principalmente o trafico da escravatura e os embarços systematicos ao commercio — desapareceram. Uma vez assegurada ao mundo a livre navegação e commercio do Zaire, affigura-se-nos ser facil conseguir, que este grande rio constitua a fronteira norte das possessões de Angola. Para isto não ha senão uma politica: a politica de cordeal harmonia e cooperação sincera com a Inglaterra em toda a parte. Nem se comprehende que, mantendo nós na Europa as mais estreitas relações de amisade com a Grã-Bretanha, e tendo por vezes reclamado o seu auxilio em casos graves, tenhamos com esta grande potencia, ou ella comnosco, uma rivalidade, quasi hostil, nas colonias. Nas grandes questões internacionaes não podem dominar as paixões; devem prevalecer a razão e o mutuo interesse. A lealdade é tão necessaria nas relações de nação

a nação, como nas relações de homem a homem. Quem assim não pensa pode aspirar á ingloria fama de politico sagaz; mas não á de homem honrado, patriota, e digno do respeito publico. A Inglaterra é forte, não ha duvida; mas é justa tambem: embora alguns dos seus homens publicos, —ou alguns dos especuladores, que inquinam as suas colonias, —não comprehendam a verdadeira grandeza do seu nobre paiz, e o compromettam em actos que a moral reprova. Se o direito não achar alli, na Grã-Bretanha, o seu natural esteio, de certo o não encontrará—franco e leal —em outra parte.

Resumindo. Assegurar a fronteira norte de Angola no Zaire; reservar os direitos sobre Molembo e Cabinda, para obedecer ao preceito da Carta, até este assumpto ser legalmente resolvido; estabelecer e occupar pontos fortificados na margem esquerda de Zaire—não para crear um monopolio esteril, absurdo, inaceitavel—mas para assegurar a liberdade da navegação e a policia do rio; fixar tarifas pouco pesadas, não só nos territorios que de novo occuparmos, mas em toda a colonia; eis o que nos parece que convém ao nosso dominio africano e ás boas relações que devemos manter com as nações civilisadas, que teem interesses na Africa. Esta politica terá, além de tudo, o infallivel resultado de augmentar o commercio e os rendimentos da provincia, e acabar com pretextos a futuros conflictos.

V

Considerado da costa para leste, o territorio de Angola apresenta tres zonas distinctas; — pela altitude, pela constituição do solo, pela distribuição das aguas, pela vegetação, pelas aptidões agricolas e pelas condições economicas. Estas zonas alongam-se de norte a sul em toda a extensão da provincia; mas varias circumstancias, — principalmente de população, de desenvolvimento agricola, e sobretudo de existencia de vias fluviaes navegaveis, — tornam conveniente dividir, para o nosso estudo, a provincia toda em duas regiões: a região norte, ou d'entre rios; e a região sul.

Trataremos primeiro de expor o que ácerca da região norte se conhece, e é mais digno de attenção. A zona littoral tem uma largura, a partir da costa, que anda por 100 a 150 kilometros. A zona média, ou montanhosa, apresenta de largura 50 a 80 kilometros. A ultima zona, ou das altas planuras — que começa aproximadamente, de 150 a 200 kilometros da costa — intesta com o sertão e esten-

de-se por este até uma distancia que não está determinada.

A zona littoral é cortada por importantes rios, em parte navegaveis. Nas divisorias dos rios, esta zona é constituida por terrenos arenosos, em extremo permeaveis, faltos de agua, e em que apenas se podem cultivar plantas farinaceas, no tempo das chuvas; sendo completa a sua esterilidade nos annos secos. Nos valles dos rios, os terrenos são de alluvião, bastante argillosos e de grande fertilidade; n'estes valles cultiva-se com proveito a canna de assucar, e tabaco; e pode desenvolver-se a creação do gado.

Os rios que percorrem estes valles, de leste a oeste, são tortuosos; e o seu volume de agua varia muito, conforme as estações; a sua estiagem é muito grande; e as enchentes rapidas, e de grande volume. Tres d'estes rios merecem particular attenção; o Dande, o Bengo, e o Quanza. São estes rios navegaveis em maior ou menor extensão, e podem por isso ser aproveitados, e effectivamente o são já, como faceis vias de communicação. Além d'isto podem as suas aguas regar extensos valles, de uma productividade immensa; e que, uma vez regados e livres por outro lado do excesso de aguas, mais ou menos estagnadas, se tornariam de uma riqueza consideravel, e em grande parte ficariam livres da sua actual insalubridade. Esta ultima circumstancia já chamou a attenção da administração publica em

tempos remotos, como o demonstram incontestaveis factos, cujos vestigios ainda hoje se encontram.

As margens do Dande acham-se defendidas por diques insubmersiveis, a que se chama *Bongues*. Estes diques, hoje muito deteriorados, estendem-se pelo rio acima até ás cachoeiras de Sasse, isto é, 30 a 40 kilometros. Indispensaveis á defeza dos terrenos agricolas do Alto Dande a Luipiri, estes diques representam um trabalho importante e uma utilissima instituição. Em tempo, estes *bongues* tinham, ao que parece, mais de dois metros de largura. Todos os esforços do distincto director de obras publicas de Angola, o sr. Gorjão, para conhecer as leis, praxes, ou regulamentos feitos para a construcção e conservação d'estes diques, foram quasi infructuosos. Apenas, nos diz elle, que em cada bacia hydrographica, em que taes diques existiam, havia uma auctoridade, especialmente empregada n'estas obras, denominada «capitão dos bongues»: a quem estavam sujeitos todos os proprietarios; sendo estes obrigados a concorrer para estas obras de utilidade publica.

Diques da mesma natureza, e com analogas dimensões, se encontram nos outros dois rios importantes e proximos, o Bengo e o Quanza. A sua construcção foi provavelmente devida á fecunda actividade do celebre governador Sousa Coutinho, a quem se devem tantos e tão grandes beneficios. A orga-

nisação administrativa, apontada acima, é semelhante á que existia no rio Mondego desde o seculo XVII.

O fundo dos valles, atravessados por estes rios, está inclinado por fórma que, junto das encostas que limitam os valles, se formam extensas lagoas; que attingem por vezes,—como succede no valle do Quanza,—as dimensões de verdadeiros lagos, em communicação com o rio por canaes mais ou menos largos.

Junto da foz d'estes rios ha terrenos que se inundam com frequencia; os quaes se estendem em vastas campinas, ou se cobrem de densas florestas, em que dominam o mangue e as palmeiras, que energeticamente resistem á acção repetida das inundações. Mais acima, o curso dos rios apresenta-se acompanhado, nas suas margens, por uma vegetação poderosa e opulenta.

Esta região do littoral,—de que temos estado tratando,—é, no seu conjuncto, mais pobre de vegetação, menos susceptivel de producção, e mais insalubre, do que as outras duas regiões, que, para o interior, se lhe seguem. Estendem-se alli extensas planicies cobertas de capim; o qual, por sua dureza e rigidez, é geralmente improprio para alimentação do gado: encontram-se egualmente, como já indicámos, areias estereis, collinas aridas, lagoas e pantanos insalubres. As margens dos rios, onde a ve-

gelação é vigorosa, são mortíferas; sobretudo para os europeus.

Os bosques, em grande parte, são formados de euphorbias e arvores de pouco valor: os imbondeiros (*adansonias*) apparecem isolados quasi sempre, e em pequeno numero; o mangue da praia (*Orhyzophora Mangle*) constitue nos terrenos pantanosos, á borda dos rios, grandes espessuras sempre verdes. Cultiva-se n'esta região, o milho, a batata commum e doce, grande variedade de feijão, hortaliças, canna de assucar e sorgo, a que os pretos chamam *massambala*. Além d'estas plantas, tem logar imminente a mandioca, cuja farinha é o pão dos indigenas, e ainda o algodoeiro, a purgueira e o tabaco.

As propriedades exploradas, a que se chama *Arimos*, são, para tão grande extensão, pouco numerosas; e, ainda assim, só em parte cultivadas. Geralmente occupam estas propriedades faxas de terreno no sentido da largura dos valles, a partir do rio até aos logares baixos ou lagoas, que ficam nas proximidades das encostas, nos limites dos mesmos valles. É na parte mais elevada dos rios que estão os mais vastos e menos mal cultivados *arimos*: ahi se cultiva a canna doce, que se vende em Loanda, ou se applica á fabricação da aguardente. Nos outros *arimos* a cultura reduz-se ao milho ou plantas farinaceas; que os indigenas semeiam nas lagoas, á medida que o calor as vae seccando. Deve accres-

centar-se que n'estes extensos valles, a população europêa soffre muito com a insalubridade do clima, e a população indigena é pouco densa, e insignificantes os resultados da sua cultura em relação á enorme área de terreno fértil que alli se encontra.

Estas interessantes informações, em parte devidas ao sr. Gorjão, mostram claramente o muito que ha a fazer, para transformar em centros de cultura e de immensa riqueza estes valles da região littoral. O estado não pode abster-se de cooperar n'esta obra de civilisação e de engrandecimento nacional. Os factos praticados n'outro tempo, em que os recursos eram menores e menor o espirito de empresa, estão-nos mostrando, que muito se pode fazer com energia, actividade e boa administração. As empresas particulares de notavel grandeza e importancia, cuja existencia ephemera acaba em ruinas, mostra-nos, que tão grande obra não pode ser entregue á iniciativa particular, desajudada dos auxilios poderosos da administração publica.

VI

Com varia fortuna, — mas quasi sempre com prospera fortuna, — assegurámos e alargámos, os portuguezes, as nossas conquistas em Angola; e, com razão, buscámos sempre estender pelo sertão o nosso dominio, a principio limitado á região littoral de que nos temos occupado.

Tem-se por vezes aventado a idéa, de que não deveríamos estender o dominio portuguez além do littoral; onde, construindo fortes presidios, nos tornassemos senhores do commercio em grande extensão da costa occidental d’Africa. Uma tal idéa é um erro, sobretudo actualmente. Monopolios no commercio são insustentaveis; e, de mais, são um grave erro economico que mata o proprio commercio, em vez de o fazer prosperar. E, sem a errada pratica de taes monopolios, o que significaria a posse de presidios na costa e a guarda d’elles, para a prosperidade da nação? — Tal idéa é irrealisavel; nas nossas condições actuaes não temos que occupar-nos d’ella.

O estabelecimento de pontos fortificados, onde o commercio geral possa ter facil e seguro accesso, pode ser-nos util n'algumas regiões de Moçambique; por motivos que resultam da propria natureza do nosso dominio alli e das relações que, por agora, podemos ter com as populações indigenas. Em Moçambique, os presidios ao longo da costa devem servir para assegurar o dominio e a occupação portugueza; devem contribuir, efficazmente, para pôr cobro ao trafico clandestino de escravos, que hoje se esconde pelas abras, e pelos esteiros que recortam a costa; devem, enfim, servir como centros de civilisação, d'onde irradie o nosso influxo sobre os indigenas; —boa lição e exemplo do commercio regular, que promova a cultura das terras, a colheita dos productos que enriquecem, pela sua maravilhosa fertilidade, aquella região; onde a natureza ostenta o seu immenso poder, quer no reino vegetal, quer no reino animal, e esconde no seio as maiores riquezas, que do reino mineral pode a industria extrair.

Em Angola, as condições são inteiramente diversas, e os meios a empregar, para se aproveitarem as riquezas da provincia, devem tambem ser de diversa natureza. Occupamos effectivamente, não só a faixa de terrenos do littoral, mas a segunda e parte da terceira zona. Aqui, tende a cultura a desenvolver-se e a augmentar cada vez mais a massa de pro-

ductos que alimentam o commercio: as populações, totalmente de accordo com a administração portugueza — sempre que esta não abusa da sua força — entregam-se ao trabalho, e apreciam a liberdade, por fórma que nos dá a certeza da sua proxima transformação, da sua prompta civilisação industrial e economica. N'estas circumstancias, o que é urgente é estender a nossa acção para o interior; facilitando as communicações; organisando e regularisando a administração: facilitando a toda a parte o accesso dos capitaes; ensinando praticamente as vantagens do trabalho livre; desenvolvendo a instrucção e a moralisação dos povos; provocando o engrandecimento do commercio, que traga aos portos de mar os productos do interior, e leve alli as riquezas de que se ha de abastecer a provincia. É pois evidente, que nos convem abrir vias de communicação, que cheguem até aos pontos mais remotos a que se estende o nosso dominio; e dar á administração força, não para opprimir, mas sim para favorecer os povos no pleno uso dos seus direitos e das suas liberdades. Isto torna-se tanto mais importante, quanto a colonisação européa de Angola tem necessariamente de estabelecer-se fóra do alcance das causas de insalubridade, que infamam a zona littoral de que fallámos.

A esta zona segue-se a zona montanhosa ou média, a qual tem de 50 a 80 kilometros de largura.

Esta zona é cortada de numerosos rios e ribeiras, que atravessam terrenos férteis e apropriados, para a cultura da canna saccharina, do café, do cacau, do algodão, etc., enfim, para culturas ricas, que remuneram as largas despesas que se fazem com ellas. Pela sua elevação, que vae de 2:200 pés acima do nível do mar, e pelo vigor da sua vegetação, é esta zona mais salubre do que a do littoral; e aqui, — feitos os necessarios melhoramentos, os indispensaveis saneamentos, — podem com segurança fazer-se os primeiros ensaios, em grande escala, da colonisação europêa. A população indigena é, n'esta zona, mais densa e naturalmente mais laboriosa do que na zona inferior; o que predispõe ainda mais as coisas, para que venha a ser esta zona montanhosa o principal centro de producção em Angola.

Comprehende, esta parte da região norte da provincia, os concelhos de Cazengo, de Golungo Alto, e o concelho não avassallado dos Dembos. D'estes, é o concelho de Cazengo o que maior desenvolvimento agricola apresenta; devido decerto á maior facilidade de transportes dos seus productos para a costa, onde o commercio os vae receber. Aqui, não existem só grandes fazendas, mas encontram-se tambem outras de mediana cultura; não só pertencentes a europeus, como tambem pertencentes aos indigenas, que mais do que n'outra parte se occupam da cultura do café.

A fertilidade natural d'esta região é, como já dissemos, muito grande; a vegetação é robusta, variada, possante; abundam as mattas virgens, revestindo as montanhas e cobrindo as planuras; o matto rasteiro é composto de plantas variadas e formosas; os prados de capim cobrem de verde larguissimas superficies; muitos dos productos espontaneos do solo podem aproveitar-se na industria.

Onde não ha emanações paludosas, os ares são puros e saudaveis, e o clima geralmente bom. As mattas tem boas arvores, valiosas pelas suas madeiras e pelas suas cascas; as *Mimosaceas* abundam, umas importantes porque dão boas madeiras, outras porque produzem cascas ricas em tannino. No Golungo Alto, as mattas produzem a madeira da *Mocamba-Camba*, do *Mangue do monte* e de varias *Ebanaceas*. O *Imbondeiro* apparece com frequencia; e com elle um *Bombax*, a *Mafumeira*, de que os negros fabricam as suas canoas.

A falta de communicações é a causa principal do pouco desenvolvimento, que tem tido a agricultura n'esta zona, onde existem tantas e tão variadas condições de riqueza. É aqui, sobretudo, que a construcção de uma linha ferrea — em condições economicas e com uma boa directriz, — que ponha em communicação com Loanda este grande centro de producção, — já directamente, já indirectamente por intermedio do rio Quanza — se torna de urgentissi-

ma necessidade. Diremos porém, desde já, a nossa opinião. O caminho de ferro de Ambaca deve, antes de tudo, atravessar a região montanhosa, e pol-a em relações com o rio Quanza na sua parte navegavel, para que os seus resultados economicos se façam sentir mais efficaz e promptamente; por esta manei-
ra, aproveitar-se-hia uma via fluvial boa e econo-
mica, sem fazer grandes despezas, desde já, na con-
strucção das secções inferiores da linha ferrea; e dar-
se-hia tempo á experiencia, para nos ensinar se con-
vem mais concluir o caminho até Loanda, se prolon-
gal-o, de modo a estabelecer communicações com-
merciaes com o grande rio Zaire por meio do Cuango.

VII

A zona média ou montanhosa, que anteriormente estudámos, segue-se a que, no limite leste de An-
gola, se confunde com o sertão, e se estende pelo
extenso planalto que caracteriza a orographia afri-
cana. Aqui, o terreno apresenta-se onduloso, e at-
tinge uma altitude, que vae a 3:500 pés ou mais.
Cortam-n'o em todas as direcções numerosas ribei-
ras. Como consequencia da sua grande altura, o cli-

ma é fresco e salubre, e bastante parecido com o clima da Europa meridional.

A abundancia de aguas, a humidade da atmosphera, dão causa a que haja, na zona do planalto, extensissimos prados de hierva, optima para sustento de gados. Emquanto que na zona média abundam as florestas,—compostas de *Mimosaceas*, *Moraceas*, *Rubiaceas* e *Ebenaceas*, por entre as quaes se levanta o collossal *Imbondeiro* e a *Mafumeira*—na zona das altas planuras, encontram-se mattas pouco bastas—em que as *Cæsalpineas* dominam—entrecortadas de charnecas, em que abundam curiosas plantas bulbosas e aromaticas, que as embellezam e embalsamam. Ha n'esta zona largos espaços occupados pelas gramineas, tenras e brandas, que o gado vacuum procura com avidez; não se dando elle bem—como affirma o dr. Welwitsch nos seus apontamentos phyto-geographicos—com a aspera, secça e arida vegetação graminea da zona montanhosa. A natureza, a extensão d'estes prados e a abundancia de aguas que os regam, estão claramente indicando, que allí se deve desenvolver a industria pecuaria; em especial a destinada á producção de lã, de que tão importantes resultados se co-lhem nas colonias inglezas do sul da Africa e no Transvaal.

A cultura de gramineas alimentares apresenta aqui maior variedade, e melhores resultados do que

no resto da provincia. O arroz prospera extraordinariamente nas varzeas regadas. O trigo vem onde não ha agua, podendo dar boas colheitas; e, com elle cria-se uma *Penicillaria*, a que os pretos chamam *Massango*, e uma *Eleusine*, a que chamam *Luco*, ambas gramineas alimentares. Muitas outras culturas européas, e entre ellas a batata, dão-se excellentemente n'aquelles terrenos.

Alguns excerptos do interessante livro sobre Angola, publicado por mr. J. John Monteiro, em 1875, completará o que nos parece util dizer ácerca da natureza e da vegetação das tres zonas, em que, de oeste para leste, o territorio da provincia se pode dividir.

Depois de descrever, a largos traços, a costa ao norte do rio Congo; com os seus bosques frondosissimos, as suas lagôas insaluberrimas povoadas de milhões de animaes, os seus terrenos constantemente regados por continuadas trovoadas, o escriptor a que nos referimos diz:

«Esta alternção de lagôas e de densos bosques acaba totalmente ao chegar ao rio Congo, e dá lugar a uma completa mudança para um paiz comparativamente arido: de facto, desde 13º lat. S. proximamente, o paiz é um arido, fragoso, e aspero deserto arenoso.

«Quero com isto dizer que, do rio Congo a Mos-

«samedes, sem excepção, nenhum bosque denso se
 «vê do mar; e d'aquí para o rio Orange, diz-se,
 «nem uma arvore se descobre em centos de milhas.
 «Um *mangue* pequeno (o mangue da praia), bor-
 «dando alguns rios insignificantes e os terrenos bai-
 «xos que lhes ficam proximos, é só o que se des-
 «taca sobre o matto rasteiro, de que as *Adansonias*
 «collossaes e as *Euphorbias* se apossaram onde quer
 «que apparecem. Em parte alguma, na costa, se vê
 «mais do que uma indicação da maravilhosa vege-
 «tação, a variada belleza e fertilidade, que geral-
 «mente começam a uma distancia de trinta a ses-
 «senta milhas para o interior.

«A esta distancia, uma linha de montes se esten-
 «de em todo o comprimento de Angola, formando
 «a primeira elevação; uma segunda elevação se lhe
 «segue quasi a egual distancia; e uma terceira, tal
 «vez a dupla distancia, nos leva ao planalto central
 «da Africa.

«Á vista do pequeno numero e da pouca impor-
 «tancia das correntes de agua que atravessam An-
 «gola até á costa, as quaes apenas se alongam pela
 «terra dentro, a ponto de terem as suas nascentes
 «n'esta terceira elevação ou planalto central, parece
 «que uma grande depressão central, ou declive, dá
 «saida ás aguas n'aquella parte d'Africa, tanto na
 «dircção de leste, como na do sul.

«Estas successivas elevações para o interior são

acompanhadas por mudanças muito notaveis no
 «caracter da vegetação, que cobre a superficie do
 «paiz; e nas minhas varias excursões do Ambriz a
 «Bembe, de Loanda a Pungo Andongo, de Novo Re-
 «dondo a Mucelis, e ao interior de Benguella e Mos-
 «samedes, tive muitas oportunidades de notar es-
 «tas frequentes e singulares mudanças. Estas são
 «devidas, penso, como indicou o dr. Welwitsch, só
 «á differença de elevação, e sem relação com a for-
 «mação geologica!

«A rapida descripção da vegetação do paiz cor-
 «tado pelo caminho de Ambriz a Bembe, onde fica
 «situado o admiravel deposito de malachite — a uma
 «distancia de 120 milhas proximamente para E. N.
 «E. — dará idéa do caracter geral da mudança, ob-
 «servada ao viajar para o interior de Angola. Apro-
 «ximadamente por vinte e cinco milhas do Ambriz,
 «a vegetação é, como já se descreveu, composta
 «principalmente de enormes Baobabs, Euphorbias,
 «a piteira, uma arvore chamada Muxixe pelos na-
 «tivos, que apresenta curiosos fructos (*Sterculia to-*
 «*mentosa*), algumas pequenas e raras plantas ras-
 «teiras, grande abundancia da *Sansevieria Angolen-*
 «*sis* nas moitas de arbustos espinhosos, e de gra-
 «mineas rasteiras — as gramineas ramificadas só se
 «encontram junto da costa por poucas milhas. O
 «paiz é quasi plano, secco, e pedregoso, de gneiss
 «de grão grosso. Junto a Matuta, a scena muda de

«repente, como por magica, e de maneira tão rápida, que impressiona mesmo os viajantes menos observadores. As adansonias diminuem em numero, as agaves, as sansevieras, as euphorbias desaparecem quasi completamente e de repente, assim como os arbustos mais espinhosos, as plantas rasteiras, o Muxixe, e algumas outras arvores, e grande numero de plantas pequenas. Novo grupo de grandes arvores de sombra e de arbustos tomam o lugar das que desapareceram, a herva torna-se alta e folhosa, de modo que parece se viaja em paiz inteiramente novo.

«Este character dura, por outro trato de caminho até Quibala, proxinamente a sessenta milhas da costa, onde a elevação de nivel é mais accentuada; e alli a vegetação muda outra vez, de modo tão notavel como em Matuta; onde, comtudo, a differença de altitude não é tão rapida, mas uma subida gradual se faz sentir desde o Ambriz. Trepadeiras de varias especies, attingindo proporções gigantescas, monopolisam aqui a vegetação, abraçando as maiores arvores, cobrindo-as de uma massa de folhas e flores, e formando formosas grinaldas, e cortinas quando passam de uma para outra arvore. Não ha palavras com que se descreva o vigor d'estas trepadeiras lenhosas, particularmente na visinhança dos rios e regatos do interior.

«A herva, comparativamente curta e de peque-

«nas folhas, da primeira região, ou região do litto-
 «ral, é substituída na segunda, como já disse, por
 «especies mais robustas, que attingem um extraor-
 «dinario desenvolvimento na parte mais elevada da
 «região. Gramineas gigantescas — de cinco a deza-
 «seis pés de altura, — crescendo vigorosamente, co-
 «brem densamente vastas planicies e tratos do paiz
 «n'estas duas regiões onde é pouca a vegetação
 «arborea»

Sem multiplicar mais as citações: basta o que fica transcripto para dar uma clara idéa do paiz, da sua poderosa e variada vegetação, das suas aptidões productivas e das suas necessidades economicas.

VIII

Ao sul do Quanza estende-se a outra região, em que dividimos a provincia de Angola: a região do sul. Aqui são poucos os rios, e ainda menos accessiveis á navegação do que os rios da região do norte, que já descrevemos: ha comtudo, entre elles, um que merece melhor estudado do que até hoje o tem

sido; é o Cunene. Este rio, embora não accessivel na parte inferior do seu curso e junto á foz, é-o na parte mais alta, onde parece ser navegavel com facilidade: alonga-se muitas leguas pelo sertão, atravessa largos territorios ainda não explorados, e apresenta uma consideravel massa de agua.

Ha n'esta região dois districtos: o de Benguella e o de Mossamedes. Um e outro se estendem do littoral para o interior, atravessando as tres zonas, de poente para nascente.

O districto de Benguella divide-se nos seguintes concelhos: Benguella, Catumbella, Egito, Dombe Grande, Quilengues e Caconda. D'estes, uns estão no littoral, outros nas regiões afastadas d'elle. Entre os primeiros, merecem-nos a attenção Benguella e Catumbella; terras rivaes, que exclusivamente quasi se occupam do commercio dos productos que alli traz o gentio do interior. Antigamente, em Benguella prosperava o trafico dos escravos; mas, extincto este pela lei, o commercio buscou nova direcção. Entre os dois concelhos existe competencia em relação á compra de productos aos negros, e essa competencia tem afastado de Benguella o mercado; por terem os indigenas de atravessar um rio sem ponte para vir aqui, não tendo que fazer o mesmo para ir a Catumbella. Infelizmente a insalubridade das duas povoações prejudica-lhes o desenvolvimento; não sendo, porém, irremediavel esta triste

condição. A agricultura tem aqui pouca importancia; havendo comtudo em Catumbella alguma tendencia para esta industria. Ha alli cerca de 500 hectares em cultura; produzindo-se principalmente o algodão.

O concelho do Egito, situado tambem no littoral, tem maior desenvolvimento agricola. Sobe a 1:500 hectares o solo cultivado de mandioca e canna saccharina.

O concelho de Dombe Grande, pela sua situação proxima do littoral, abundancia de aguas de rega, e feracidade do solo, é o mais productivo do districto; sendo comtudo grande aqui a insalubridade. A distancia da séde do concelho ao porto do Cuio é de 18 kilometros, e a estrada que une estes dois pontos é das primeiras a construir. Calcula-se em cerca de 6:000 hectares a superficie cultivada, principalmente em canna de assucar e mandioca.

Os concelhos de Quilengues e Caconda estão situados nas regiões elevadas, que caracterisam o interior de Angola. A agricultura é exclusivamente indigena, e só se encontram vestigios da antiga agricultura europêa.

O districto de Mossamedes é essencialmente agricola; e, pela benignidade e salubridade relativas do clima, é onde a colonisação europêa melhor se pode desenvolver na provincia de Angola. Notam-se em Mossamedes, como no resto da provincia, as tres regiões de que temos fallado. Na primeira está o con-

celho de Mossamedes: na segunda o concelho do Bumbo: na terceira a Huila. Ahi são bem evidentes as diferenças das regiões, em relação á natureza das producções agricolas.

Considerando a faxa littoral do districto, que comprehende Mossamedes — tendo ao norte S. Nicolau, e Pinda ao sul — achamos que alli dominam as culturas do algodão, e da canna de assucar para fabricação de aguardente. Partindo de Mossamedes, em direcção ao concelho de Bumbo, o terreno apresenta-se accidentado e cortado, na parte mais afastada da costa, de rios pouco caudalosos. Largos areas occupam n'esta região extensões consideraveis, a aridez contribue poderosamente para a pouca fertilidade da parte oeste da região. Chegando ao valle de Monhino, onde ha extensas fazendas, o aspecto da vegetação muda; conservando o mesmo character até Bumbo, a perto de 150 kilometros de Mossamedes. A producção aqui é de algodão, materias alimentares, canna de assucar e algum café; sendo o principal producto a aguardente.

Na extremidade leste da região, levanta-se a serra de Chela, que, em successivos contrafortes, se eleva a cerca de 800 metros. No alto começam as planuras, cuja vegetação é semelhante á dos climas temperados. Aqui se estendem os bellos campos de Humpata, onde vegetam as gramineas flexiveis e tenras, e prospera o tabaco.

Segue-se o concelho da Huila. De Campamgombe á Huila haverá uns 85 kilometros.

As producções na Huila são: o trigo e feijão, o milho, os fructos dos climas temperados, as leguminosas; havendo indicios de se poder cultivar o café. «Para provar a fertilidade d'aquelle torrão, basta dizer que o trigo dá alli, por cada semente que se deita á terra, oitenta, noventa, chegando ás vezes a cento e vinte sementes de producção», diz, n'um excellentre relatorio a que devemos muitas d'estas informações, o sr. major Henrique dos Santos Rosa, empregado nas obras publicas de Angola.

O estado do districto, apesar das suas condições favoraveis em relação á agricultura e á salubridade, não é prospero. Varias causas concorrem para isto. A primeira é a má indole do gentio no districto, principalmente das tribus errantes de Mundombes, que se dão ao roubo de gados e prejudicam assim os agricultores alli estabelecidos. D'aqui tem resultado abandonarem os agricultores as suas fazendas, com graves transtornos para a lavoura, faltando-lhes um dos seus principaes agentes, ás vezes quando mais necessario é.

Outra causa do mau estado agricola, é o systema vicioso por que se acha montada a empresa agricola. Os proprietarios tem sempre tendencia a dar ás suas culturas uma extensão que os seus meios não comportam; e vêem-se forçados, para attenuar

— crêem elles — as suas inevitaveis perdas, a recorrer a empréstimos que, pelas condições duríssimas em que são feitos, os arruinam promptamente.

A isto accresceu ainda o natural receio, que produziu o periodo de transicção do trabalho servil para o trabalho livre; resultado da lei que apagou os ultimos vestigios da escravidão. É porém util saber, que esses receios eram infundados, que a transição se passou sem perigo, e que, uma vez assente a nova ordem de coisas, d'ahi não podem resultar senão consideraveis vantagens para este districto, como para toda a provincia d'Angola.

O trabalho livre ha de dar, e está dando já, mais e melhores fructos, mais economicos e seguros resultados, do que o trabalho servil; além de que, é provavel que em parte acabem, em breve, os funestos costumes de pilhagem e de vida errante das tribus de Mundombes. O exemplo e o proveito do trabalho agricola, e sobretudo a facilidade de communicações e a efficacia da policia, hão de necessariamente pôr termo aos actos de depredação das tribus errantes.

Com o commercio de escravos se crearam esses costumes; com a abolição e liberdade hão de acabar.

IX

A colonia de Angola deve a sua origem á conquista. Quando no seculo xvi os nossos navegadores chegaram ás bocas do Zaire, logo se pozeram em comunicação com os socegados, e um tanto civilizados, habitantes do reino do Congo, cujo rei quiz ter lá ministros da religião e officiaes mechanicos idos de Portugal. D'esta communicacão e trato com o Manicongo procedeu a conquista de Angola, que levou um seculo de continuados combates antes de se conseguir de todo.

Dois heroes e duas datas fixam os limites do periodo da conquista. O primeiro capitão, que assentou n'aquelle região africana o dominio das armas portuguezas, foi o celebre Paulo Dias de Novaes; o qual, com poucos homens de guerra e alguns padres jesuitas e outros missionarios, chegou á barra do Quanza em 1575. Rival do rei de Angola ou do Dongo e seu alliado, o rei do Congo via com maus olhos as relações que mantinhamos com aquelle rei; e tanto fez com as suas traçoceiras suggestões, que

o rei de Angola matou todos os portuguezes que tinha comsigo.

O capitão Paulo Dias, em desforço do crime commettido pelo rei barbaro, subjugou em successivas batalhas os sobas, que estavam da parte do rei de Angola; e por fim, no anno de 1583, obteve uma assignalada victoria do rei rebelde, seguida de outras que muito alargaram os nossos dominios, desde Benguella até ás fronteiras do Congo.

No seculo xvii, debilitada a nação com o desastroso dominio dos hespanhoes, foram os hollandezes contra a nossa possessão da Africa occidental; e ahi praticaram os actos mais violentos contra os nossos presidios, faltando ás leis da guerra e ás convenções de paz que tinham comnosco. Então, o grande Salvador Correia de Sá, veio em soccorro da quasi perdida colonia, e, com prospera fortuna e poderosa energia, repelliu os hollandezes, subjugou os negros rebellados, e assentou por uma vez o nosso senhorio nos territorios de Angola.

N'este periodo de um seculo, proximamente, que durou a conquista, foram á Africa,—levados pelas expedições portuguezas e por ellas amparados,—numerosos missionarios de differentes congregações; e entre estes os jesuitas. D'essas missões, em que os governos se empenharam, não tirou o dominio portuguez vantagem alguma, mas tirou muita vez grave prejuizo.

Não iremos buscar, para o mostrar, o testemunho suspeito de homens não piedosos; mas sim os factos de que nos dão testemunho escriptores, cujas opiniões religiosas não se podem pôr em duvida.

Poucos annos depois dos frades mandados ao Congo haverem baptisado o rei, a rainha, e muitos d'aquelle reino, foram para a conquista de Angola. e alli começaram a tramar contra o governador D. Jeronymo de Almeida; a ponto de pôr obstaculo ás conquistas, em que até alli se proseguira vigorosamente. Os soldados portuguezes, divididos em partidos, correram grandes perigos no sertão; porque os jesuitas queriam tornar em prol seu as conquistas que se iam fazendo cada dia. Como os sobas sujeitos pediam um protector,—um *amo* que na côrte do governador protegesse os seus negocios,—faziam os jesuitas com que elles, ainda antes de conquistados, pedissem os padres por amos; o que lhes dava um como dominio sobre os negros. Diziam os padres, e buscavam proval-o com suas artes e intrigas, «que não podia haver outro melhor modo «para conquistar os sobas e os terem seguros, que «fazerem-n'os elles sobas dos padres». Ora, como diz o padre Guerreiro, a quem devemos estas noticias, «estando as coisas assim, certos homens não «bem intencionados, e movidos por seus particulares interesses e paixões, assi cá na côrte de Espanha a alguns ministros de S. Magestade, como lá

«aos que então governavam, procurarão persuadir
 «que não convinha que os sobas reconhecessem ou-
 «tro senhor senão sua magestade, e que assi aos
 «capitães, como aos padres, se tirassem todos». Aqui está a explicação das primeiras luctas entre as congregações de missionarios e o governo colonial. Factos analogos vieram depois a repetir-se, com damno da auctoridade civil, e grande prejuizo para a propagação da fé.

Não eram passados muitos annos, e já o governador Fernandes Vieira se via forçado — apesar do seu zelo religioso — a castigar os jesuitas, pelas suas numerosas e condemnaveis ousadias e ambições. Estas ousadias deram logar a uma carta regia de Afonso vi, em que reprehendia a insolencia dos padres jesuitas, e os ameaçava de que «se outra vez
 «tal excesso praticassem, seriam privados dos bens
 «da corôa que possuíam, e se procederia contra el-
 «les com as penas da ordenação».

Outro governador, por defender a justiça, oppondo-se a que se tomasse indevidamente posse de uma herança avultada, teve de voltar precipitadamente para Lisboa, onde os jesuitas o presequiram até morrer n'uma prisão.

Pelos meados do seculo xvii já os jesuitas tinham abandonado as missões no interior de Angola, que eram perigosas, e estavam intrigando no collegio de Loanda. Mas ahi faziam o commercio; sendo o mais

rendoso ramo d'este o dos escravos, que mandavam para a America.

Não faltam queixas dos governadores, não só de Angola mas também de Moçambique e Goa, contra o procedimento escandaloso dos membros das congregações religiosas n'aquellas colonias.

No seu livro, — que temos por muitas vezes citado, — o marquez de Sá da Bandeira refere-se a numerosos documentos para provar esta triste verdade. E o illustre general, que de certo não era um impio, conclue: «Como ainda ha quem julgue necessarias «as congregações religiosas nas nossas colonias, pa-
«rece-me conveniente transcrever aqui alguns ex-
«cerptos de documentos officiaes, que se referem ao
«procedimento que em Goa tiveram aquellas con-
«gregações».

Não repetiremos aqui os documentos citados no livro do marquez de Sá da Bandeira; mas elles servem, exuberantemente, para provar que a civilização africana nada deve ao influxo das congregações, que para alli tem ido missionar.

Para nós é evidente, que se não devem descurar os interesses da propagação da fé, como meio de modificar os barbaros costumes e as idolatrias e credices dos povos selvagens da Africa. É porém necessario não fiar só da acção dos missionarios a transformação moral d'aquellas populações selvagens. A industria, a agricultura, as communicações

faceis entre os povos, a influencia benefica do commercio, a abolição de todos os usos da escravidão, que ainda inteiramente se não extinguiram, a liberdade sempre fecunda, e governos justos e paternaes podem fazer muito em favor da civilisação africana.

As congregações não devem, nem podem resuscitar em territorio portuguez. A indole de taes congregações, a sua propria organização, oppõe-se a que ellas possam auxiliar os interesses do Estado e a liberdade politica e social, que são e devem ser os interesses das colonias e da civilisação.

Um clero morigerado, exemplo de bons costumes, e que saiba ao mesmo tempo ensinar as doutrinas religiosas e as boas regras da vida pratica e laboriosa, é uma necessidade incontestavel n'aquellas regiões, onde a civilisação ainda não penetrou; mas é preciso que os interesses do clero estejam intimamente unidos ao d'aquelles que tem por missão governar os povos, e que, ao governal-os, devem ser tambem verdadeiros missionarios da civilisação.

Deixando por agora este assumpto complexo,—que se prende com a historia, que poucos conhecem, das missões nas colonias, e com as mais graves questões do progresso social e politico dos povos,—prosigamos no nosso estudo sobre Angola. Não deixaremos, porém, de repetir ainda, que a nossa opinião é inteiramente contraria ao restabelecimento das ordens monasticas, e até mesmo á introducção

das congregações religiosas nas provincias ultramarinas.

V

Em 1844 já era evidente, para os homens esclarecidos e que haviam estudado as necessidades economicas de Angola, a urgencia de extinguir a escravatura—o trafico já estava abolido—e a conveniencia absoluta de activar o commercio de productos naturaes, promovendo a formação de mercados ou feiras, e a construcção de vias de communicação. No seu interessante livro, Lopes de Lima recomenda uma e outra coisa com insistencia; e mostra que, pela abolição do trafico, Angola ia passar por uma verdadeira transformação, de que resultaria necessariamente o augmento da sua prosperidade.

Diz Lopes de Lima, fallando das communicações em Loanda:

«A cidade communica-se por mar com as barras do Bengo e do Dondo, d'onde lhe vem a maior parte dos generos do paiz, que consome, e tambem

«com a de Calumbo dentro no Quanza: n'esta navegação de cabotagem se emprega um crescido numero de canôas, e barcos, e lanchas de particulares, e tambem algumas pequenas embarcações do estado».

E, referindo-se em seguida a 1820 — o anno em que se estabeleceram canôas do Estado a navegar, regularmente, de Calumbo a Muxima, a Massangano. e a Cambambe; e da foz do Bengo até ao districto do Zenza e Quilengues — cita as significativas palavras de um relatorio official, no qual se diz que d'esta navegação «tinha utilisado a real fazenda algumas sommas pecuniarias, e o commercio grandes vantagens.»

Quanto a Benguella, entendia Lopes de Lima que seria necessario «melhorar as estradas que existem d'aquella cidade para Caconda, pelo Dombe Grande, e para o Bibé — as quaes não darão grande despezas, porque já são transitaveis para bestas de carga; e fazer uma boa estrada nova desde a bahia de Mossamedes por Huila até Caconda, visto que se me antolha mui provavel que no porto de Mossamedes se venha a formar, em breve, uma grande feitoria de brancos, attraidos pelos seus bons ares, boas aguas, abundancia de viveres, mansidão dos povos visinhos, e vantagens mercantis da sua posição.» É, sob todos os pontos de vista, in-

interessante a opinião do illustrado escriptor, e merece ser meditada por aquelles que não conhecem bem as necessidades das colonias, mas não hesitam em formular opiniões, que muito prejudicam os interesses das mesmas colonias.

Em 1844 luctava-se ainda com grandes difficuldades nos transportes, resultado do antigo e funesto systema dos carregadores; o qual trazia occupada, quasi esterilmente, uma grande parte da população em transportes; afastando-a dos lucrativos trabalhos do campo. a da exploração das riquezas naturaes. O governo, que zelosamente se occupava de extinguir o trafico, buscava tambem pôr termo ao pernicioso e tyrannico systema dos carregadores; mas a falta de estradas punha estorvos á realisação do pensamento civilizador, de que era principal apostolo o marquez de Sá: e, ainda hoje—abolidas em parte as violencias que levavam os negros a ser meros animaes de carga—continuam a fazer-se os transportes de mercadorias do interior á cabeça dos negros, brutalizados e sacrificados.

N'um relatorio bem feito ácerca do estudo do caminho de ferro de Ambaca, calcula-se em 100:000 carregadores, os que por anno passam o Lucalla para conduzir mercadorias ao Quanza. Este numero basta para se avaliar o que ha de barbaro e de pernicioso no systema dos carregadores, e a impossibilidade de realisar a transformação economica de

Angola, a não começar pela construcção de vias de comunicação, que facilitem e tornem economicos os transportes.

A creação de feiras ou centros de commercio, no interior do territorio portuguez da Africa occidental, era uma das preoccupações da administração, desde os primeiros annos do seculo xvii. N'esta época, vendo as violencias que praticavam no sertão os enviados e agentes dos commerciantes de Loanda, brancos ou negros — promovendo assim guerras perigosas com os sobas, e atrofiando o proprio commercio—o governador Luiz Mendes de Vasconcellos prohibiu, com graves penas, a entrada no sertão a todos os brancos, pardos e *negros calçados*, permittindo-a aos pombeiros unicamente: e o governador que lhe succedeu, para que não soffresse o commercio, creou a feira do Donde, na margem do Quanza; a feira de Beja, a seis leguas das Pedras de Pungo-Andongo; e a de Lucamba, na margem do Lucalla, perto de Ambaca; regulando convenientemente o serviço n'essas feiras.

O pensamento de alargar o nosso commercio e a nossa influencia para o sertão, dominava os antigos governadores, e é, ainda hoje, o que temos a fazer de melhor; não só para o engrandecimento da nossa colonia, mas para a civilisação da Africa, em que se acha empenhada a Europa inteira, e em que nos cabe a nós, os portuguezes, tão grande

parte e tão pesada responsabilidade. É curioso conhecer a este respeito a opinião de Lopes de Lima.

Depois de fallar das tres feiras, a que acima nos referimos, diz elle:

«Outras feiras poderiam ainda instituir-se, como
 «por exemplo — uma no districto Duque de Bra-
 «gança, para ir chamando ao nosso trato os visi-
 «nhos *Molúas*, — e outra junto de Caconda, etc. Ado-
 «ptadas estas providencias, parece-me que indubi-
 «tavelmente o commercio de Angola assumiria aquel-
 «la regularidade, que hoje lhe falta, e os resgates
 «acudiriam ás feiras, e d'ellas viriam aos portos
 «com muita mais facilidade, e conveniencia; não
 «devo porém dissimular, que taes projectos tem de
 «encontrar grandissimos embaraços na execução,
 «da parte de muitos funcionarios, que ainda se il-
 «ludem com a esperança de perpetuar n'aquellas
 «costas o tão nocivo contrabando de escravatura,
 «para o qual fornecem certo disfarce essas cafilas
 «de carregadores, que se fazem marchar do interior
 «para a capital, e entre os quaes vem, como d'an-
 «tes vinham, muitos escravos já destinados a uma
 «clandestina exportação: e eis aqui por que tanta
 «gente se empenha em obstar ao progresso das es-
 «tradas — á propagação dos camellos — dos burros
 «— dos muares — e a tudo quanto possa tornar des-

«necessarios os taes carregadores, que elles se interessam em representar indispensaveis . . . »

Eis as opiniões lucidas de um homem, que havia estudado bem as nossas colonias, e a explicação da resistencia á abolição do systema de carregadores, e á construcção das estradas. Hoje as circumstancias totalmente mudaram; as esperanças malevolas acabaram; as necessidades de bons meios de transporte cresceram; a oportunidade de attrair braços livres para os trabalhos do campo cada vez se torna mais evidente. Com vias de communicação, e, sobretudo, com a construcção do caminho de ferro de Ambaca, cujo desenvolvimento para o interior não é impossivel — e nem talvez difficil — poder-se-ha realisar o ousado plano de Lopes de Lima, que desconhecia o poderoso meio de communicações com que a sciencia moderna dotou a civilisação.

Concluiremos citando ainda as palavras de Lopes de Lima:

«Só com uma firmeza inflexivel se poderá levar ao cabo este triumpho da civilisação, que bem depressa estenderia os seus effeitos a muitas terras ainda para nós desconhecidas — ou mal exploradas — no coração da Africa; é hoje facilimo attrair ao nosso trato os *Molúas* agora visinhos do districto — Duque de Bragança — e por via de al-

«guns d'elles, assalariados ao nosso serviço, se pode
 «abrir communicações seguida com as terras do *Cazembo*, e com os *Muizas*, e com os *Maraves*, que
 «traficam em *Tete*, e rios de *Senna* na costa orient-
 »tal: e até, com o tempo, se resolver o *Muata* e o
 «*Cazembe* a abrirem por sua conta boas estradas, por
 «onde transite o commercio, pagando-se-lhes n'el-
 «las um direito de passagem em fato, como é uso
 «em toda a Africa».

X

Não tem a provincia de Angola cessado de desenvolver a sua produção e commercio, desde a abolição legal do trafico da escravatura. Comtudo, para as faculdades productivas da provincia, — que são muitas e mui poderosas, — não pode deixar de se reconhecer que teem sido demasiado lentos os progressos realisados.

Tres são as causas principaes d'esse lento desenvolvimento: a continuação na provincia do trabalho servil; a falta de capitaes; a falta de vias de communicação. A estas podem ainda juntar-se duas

causas bastante poderosas: a falta de emigração regular de europeus laboriosos; e talvez a continuada introdução na provincia de criminosos condemnados adegredo.

Apesar d'isto, o augmento da producção e do commercio, o geral progresso d'esta provincia tem sido sensiveis, como o demonstram os dados estatísticos.

A população difficilmente se pode recensear nas nossas colonias. Só quando o trabalho livre estiver regularmente estabelecido, e as populações indigenas inteira e pacificamente sujeitas ao dominio portuguez, é que a estatistica será possível. Não temos senão indicações aproximadas; mas essas mesmas servem para se reconhecer o progresso, nos ultimos annos realisado. Nem podia deixar de haver progresso, desde que o trafico acabou. Iam todos os annos numerosos escravos para a America; a violencia e a sequestração da liberdade dos negros entravam nos costumes viciosissimos da população commercial. Tudo para os indigenas era precario e perigoso. A cultura do solo não tinha a minima segurança; não se podiam constituir familias; não era possível organizar-se o trabalho; não se podia contar com o dia seguinte: tudo era instavel e incerto. E, n'estas circumstancias, havia uns pseudo-philosophos, interesseiros e maus, que repetiam a cada instante: — que a raça negra era incapaz de traba-

lhar, insusceptível de receber benefícios da civilização, feita para ser escrava; a escravidão era um benefício para esta raça. Esqueciam, esses ruins philosophos, esses falsos christãos, que elles é que tiravam aos negros o incentivo do trabalho, a liberdade e a responsabilidade. Esqueciam-se de que nada faziam para os cultivar; que lhes prégavam o fanatismo; que faziam do baptismo um acto irrisório, que em nada correspondia á catechisação. Esqueciam-se de que os brancos eram exemplo de vícios, e os missionarios, em vez de cumprirem os preceitos santos da religião, negociavam em escravos, e incitavam os selvagens á revolta. Em condições taes, não podia a população, nem civilisar-se, nem crescer; sobretudo, se attendermos a que, na ultima metade do seculo passado, a exportação de escravos,—de Loanda e de Benguella,—andava de 14:000 a 15:000 por anno. De 1817 a 1819, a exportação de escravos subia, em média, a 22:000.

Em 1844, diz-nos Lopes de Lima, que a população de Angola se podia calcular em 386:500 individuos; sendo: brancos 1:830, pardos 5:770, e pretos 378:900. Eram então os escravos na provincia em numero de 86:731. Proximamente era composta de escravos a quarta parte da população.

Em 1869 subia a população a 439:300; sendo: em Loanda 323:060, em Benguella 87:980, em Mossamedes 22:350 individuos. D'esta população

eram naturaes de Portugal, dos Açores e da Madeira, 2:860 individuos, sem contar os empregados do Estado n'este numero. Escravos registados havia 60:690.

O movimento commercial de Loanda, de 1823 a 1825, calculado com cuidado sobre as informações havidas, era o seguinte:

Importação.....	1:088 contos
Exportação	830 "

D'este movimento em 1844, conhece-se que o movimento que se fazia com Lisboa, por Loanda e Benguella, era:

Importação.....	379 contos
Exportação	201 "

Os ultimos dados estatisticos, de que podemos dispor, dão-nos os seguintes resultados; avaliados em contos de réis:

Annos	Importação	Exportação	Movimento commercial
1869-1870.....	2:175	1:743	3:918
1870-1871.....	1:979	1:546	3:525
1871-1872.....	2:264	2:026	4:290
1872-1873.....	2:523	2:153	4:676
1873-1874.....	2:413	2:671	5:084

Annos	Importação	Exportação	Movimento commercial
1874-1875.....	1:381	731	2:112
1875-1876.....	1:285	975	2:260
1876-1877.....	971	914	1:885
1880-1881.....	2:147	1:930	4:077

Tirando os tres annos de 1874 a 1876, em que a secca deu origem a uma verdadeira catastrophe na provincia, vê-se que de 1869 a 1874 cresceu o movimento commercial de 3:918 a 5:000 contos.

São estes numeros prova manifesta do progresso feito na provincia. A natureza da exportação confirma este facto; pois que são os principaes productos naturaes, cujo desenvolvimento tem modernamente crescido, que constituem a base da exportação. Assim, vemos que é a aguardente, o algodão, os oleos, o café, a ginguba, que em maior escala cresceram em exportação nos dez annos que vão de 1857 a 1867. Eis esse crescimento:

	1857	1867
Algodão, kilogrammas . . .	9:878	279:669
Aguardente, litros.....	1:008	844:200
Oleos, litros.....	604:800	1.409:520
Café, kilogrammas	76:675	913:325
Ginguba, kilogrammas . . .	12:700	1.880:732

A esta maior exportação tem correspondido maior desenvolvimento agricola; e isso mostra-se pelo

maior numero de fazendas que se tem arroteado, e maior quantidade de transportes que se fazem do interior para os portos de embarque. Á alfandega affluem do interior, actualmente, umas 7:500 toneladas de mercadorias.

O augmento de riqueza, que se prova pela maior producção e maior exportação, demonstra-se ainda evidentemente, pelo crescimento dos rendimentos publicos.

Em 1864 subiam estes a 260 contos; e em 1869 eram de 600 contos. Os rendimentos aduaneiros tem tido o seguinte crescimento:

1863-1864.....	133 contos
1864-1865.....	129 ,
1876-1866.....	151 ,
1866-1867.....	153 ,
1867-1868.....	160 ,
1868-1869.....	240 ,
1869-1870.....	313 ,
1870-1871.....	320 ,
1871-1872.....	356 ,
1872-1873.....	390 ,

O ultimo orçamento para 1882-1883 calcula os rendimentos aduaneiros em 416:600\$000 réis.

Taes numeros teem uma eloquencia tal, que se não pode contestar. Concluiremos, pois, estas infor-

mações com as palavras que se lêem, no livro anteriormente citado, do sr. Ferreira Ribeiro:

«Se Angola, sem caminhos e com difficeis meios
 «de conducção, sem capitaes desenvolventes e até
 «sem segurança, creou, no espaço de quarenta annos, pelo desenvolvimento de determinadas culturas que n'esse tempo não existiam, valores tão importantes como aquelles de que temos fallado, qual
 «será a prosperidade que poderá attingir em egual
 «espaço de tempo, se lhe não faltarem esses meios
 «necessarios ao seu rapido desenvolvimento? . . .

XII

Por todos, e ha longos annos, tem sido reconhecida a necessidade urgentissima de abrir communicações para as regiões remotas da costa, onde o terreno tem maior feracidade, onde são mais variadas e mais uteis as producções, onde a população é mais densa e mais laboriosa, e onde ha para os europeus menos insalubridade. Tentaram-se, por diversas vezes, medidas de administração, que podessem levar a um resultado proficuo; quiz-se interessar os chefes indigenas em contribuirem para a aber-

tura de caminhos; buscou-se estabelecer feiras nos logares mais adaptados, no interior da colonia, para a ellas concorrerem os povos do sertão com os seus productos; ensaiou-se abrir os rios á navegação; fizeram-se, enfim, esforços para tornar Angola uma provincia productora, agricola e commercial. Todos os esforços foram infructuosos, porque se lhes oppunham os funestos effeitos da escravatura; a indolencia das populações, apavoradas pelas iniquidades do governo; a falta de educação de governados e governantes; os antigos usos do commercio da escravatura e o emprego forçado dos carregadores; a pobreza da administração; a falta de organização nos serviços; e a falta de energia e de iniciativa em todos.

Emquanto os pretos eram considerados como animaes de carga, sem direito a remuneração alguma, e podendo atravessar os mattos sem caminhos, era claro que a necessidade de estradas se não fazia sentir; sobretudo, sendo muito limitados, em quantidade e qualidade, os productos que o commercio buscava nos portos da provincia; sendo nulla, ou quasi nulla, a agricultura; e sendo os proprios negros, que haviam de transportar as mercadorias, a mais importante, a mais lucrativa e a mais vendavel d'essas mercadorias. Hoje, porém, as coisas estão totalmente mudadas; e, a esta nova phase social e commercial, correspondem effectivamente ne-

cessidades novas. Já não é possível por mais tempo adiar a feitura de caminhos e estradas, a navegação dos rios, a abertura de vias ferreas economicas, e, finalmente, a transformação da legislação aduaneira.

Não podemos continuar a viver isolados, como succedia quando as nossas colonias de Africa eram parques de producção e creação de escravos, ou pouco mais. Hoje o mundo é do trabalho, e não da indolencia; a terra é para os homens, e ninguem pode sequestrar á civilisação o que é d'ella. É preciso que se produza, e produza largamente, onde a natureza concentrou as suas forças productivas. A humanidade cresce, e crescem simultaneamente as suas necessidades; cresce de dia para dia a civilisação dos povos, e com esta desenvolvem-se as idéas de liberdade; — não só de liberdade politica, mas de liberdade de trabalho, de producção, de transacções, de relações mutuas entre todos os povos.

O homem quer mover-se livremente, produzir livremente, livremente caminhar á conquista da terra, á conquista da sua prosperidade.

N'este caminho em que elle vae, impetuoso e firme, apoiado pelo direito que a propria natureza lhe assegurou, e aguilhoado pela necessidade, é inutil querel-o deter. Elle caminhará sempre, esmagando sem piedade os obstaculos que ousarem oppor-se-lhe. A historia das relações internacionaes d'este se-

culo são d'isto irrefragavel testemunho. O que n'estes ultimos annos se tem passado, e se está passando, em relação á Africa, pode servir de lição a quantos conservem ainda velhas illusões, e se julguem com poder de resistir á torrente que invade tudo. O que é preciso não é oppôr-se-lhe, é entrar n'ella, caminhar com ella, moderar-lhe os impetos, derival-a para onde ella nos favoreça os nossos interesses, em vez de os destruir.

A questão de obras publicas, nas nossas possessões de além-mar, não é só uma questão economica, é, principalmente, uma questão politica. Os nossos vastos dominios serão uma grande força, se levarmos lá, promptamente, a civilisação; se levarmos a educação, o trabalho, a liberdade na sua accepção racional — a liberdade em harmonia com o estado moral e intellectual das populações, — se atrairmos para alli os capitaes, pela facilidade das communicações, e a livre exploração da industria e do commercio. Serão, porém, uma fraqueza esses dominios enormes, se não cumprirmos o nosso dever de nação civilisada e livre: se gastarmos a nossa energia em estereis ciumes, em invejas mesquinhas, em terrores absurdos. Hoje não se governam os povos como ha cem annos se governavam; nem são as relações entre as nações como eram ha meio seculo, unicamente fundadas sobre a desconfiança, a hostilidade e malevolencia mal disfarçadas, a falsa

e inepta opinião de que umas nações se enriqueciam á custa da miseria das outras nações.

O mundo está passando n'este momento por uma enorme transformação; e esta é tal, que varre diante de si os preconceitos dos homens e dos povos, e prepara o futuro, — não para os egoismos de qualquer natureza, mas para a fraternidade indestructivel dos homens sobre a terra.

XIII

Não houve em Angola, pode affirmar-se, organização no serviço de obras publicas até 1877.

Um ministro de verdadeiro talento e sincero patriotismo buscou, em 1869, dar tal ou qual organização ás obras publicas no ultramar.

«Não constitui um corpo especial do engenheiros em cada provincia — dizia Rebello da Silva no seu relatorio de 1870, explicando o decreto de 3 de dezembro do anno anterior — preferi divisão mais larga e menos custosa, e optei pela criação das *situações de serviço*, com maior ou menor numero de individuos, segundo pedissem as exigen-

«cias locaes e o desenvolvimento das obras, ficando
 «as situações subordinadas á verba annual inscripta
 «no orçamento.»

A experiencia veio provar que o systema era inteiramente inefficaz, e que a boa vontade do ministro não bastava para se realisarem os seus patrioticos desejos. A opinião illustrada de Rebello da Silva, ácerca das obras publicas no ultramar, está consignada no relatorio, a que acima nos referimos. nas seguintes palavras:

«O segundo instrumento poderoso de progressos,
 «a que alludi, e que constitue com a instrucção uma
 «das forças mais activas das sociedades modernas,
 «é ministrado pela boa direcção das obras publicas.
 «Não ha sem ella melhoramentos efficazes. Abran-
 «gendo tudo o que respeita aos commodos indispen-
 «saveis da vida, á circulação dos productos, e á sa-
 «lubridade publica, opera transformações admira-
 «veis, faz brotar mananciaes de riqueza por muito
 «tempo inertes, ou escondidos, e recompensa com
 «usura os sacrificios, mas sempre sob condição de
 «não se esgotarem as faculdades, anticipando-se
 «demais, e de não se antepôr ao necessario o su-
 «perfluo, ou o inutil.

«As obras publicas entram forçosamente com uma
 «mui avultada parte em todos os systemas bem con-

«cebidos de regeneração colonial, e já principiam a
«ser consideradas em quasi todas as provincias como
«elemento essencial. Entretanto, esforços separados,
«tentativas parciaes, e meios pouco proporcionados,
«não podem satisfazer as exigencias creadas por
«uma indifferença de seculos. Para se intentarem
«commettimentos de algum vulto duas condições
«são necessarias: certeza de recursos pecuniarios e
«pessoal technico sufficiente e habilitado.»

O pensamento do ministro illustrado, cuja perda prematura a patria ainda hoje está sentindo, está n'estas palavras bem claramente expressado. As obras publicas são, dizia elle, uma das forças mais activas das sociedades modernas; e dever-se-hia accrescentar que, na Africa, são tambem um dos meios mais poderosos de instruir e educar as raças indigenas, e de exercer sobre ellas prestigio e auctoridade. São as obras publicas que desenvolvem o commercio; diminuem, se não extinguem, a insalubridade; operam transformações maravilhosas, fazendo brotar mananciaes de riqueza por muito tempo inuteis ou ignorados; e recompensam com usura os sacrificios que com ellas se fazem. É preciso, porém, caminhar prudentemente, não antepondo ao necessario o superfluo ou o inutil. Convém apreciar, devidamente, o que entendia por moderação, nos commettimentos em obras publicas no ultramar, o illus-

tre ministro. Pensava elle que esforços separados, tentativas parciaes, e meios pouco proporcionados, não podiam satisfazer as exigencias creadas por uma indifferença de seculos; pensava igualmente que, para se tentarem commettimentos de algum vulto, se tornavam indispensaveis duas condições: «certeza de recursos pecuniarios; pessoal technico sufficiente e habilitado.»

Todas estas considerações são perfeitamente exactas, estas conclusões totalmente rigorosas. Faltou porém ao antigo ministro a ousadia necessaria, para tirar todas as consequencias dos principios que estabeleceu; e por isso os resultados foram nullos, ou quasi nullos. Em resumo: as regras estabelecidas no decreto de 3 de dezembro de 1869, para a organização do serviço de obras publicas no ultramar, foram as seguintes, como o seu proprio auctor diz no relatorio alludido:

«Não constitui um corpo especial de engenheiros em cada provincia, preferi divisão mais larga e menos custosa, e optei pela criação das *situações de serviço* com maior ou menor numero de individuos, segundo pedissem as exigencias locaes, e o desenvolvimento das obras, ficando as situações subordinadas á verba annual inscripta no orçamento.

«O serviço de trabalhos publicos ultramarinos

« consta de duas divisões — uma da Africa occiden-
 « tal (Cabo Verde, S. Thomé e Angola) e a outra
 « da Africa oriental (India, Macau e Timor). Em
 « cada provincia deve haver um conselho de serviço
 « technico, para ser consultado sobre os assumptos
 « da especialidade, e um director de obras publicas
 « chefe de todo o pessoal. Na metropole é de certo
 « onde pode fazer-se com mais acerto a escolha do
 « pessoal, mas no estado da India existem escolas,
 « que habilitam de algum modo para a engenharia,
 « e quadros militares, onde são collocados os indi-
 « viduos com esses estudos. Para os aproveitar dei-
 « xou o decreto de 3 de dezembro á conta da India
 « a missão de prover de pessoal habilitado as pro-
 « vincias orientaes, reservando ao reino a nomeação
 « dos empregados, que hão de servir na Africa oc-
 « cidental. Todo o pessoal, em regra geral, é obri-
 « gado a servir na possessão que lhe for designada.

« Este principio corta conflictos, acode aos casos
 « repentinos, e evita transferencias onerosas. As van-
 « tagens concedidas aos que entrarem na carreira de
 « obras publicas do ultramar, sem peccarem por ex-
 « cessivas, não podem merecer a nota de mesqui-
 « nhas; justificando-se pela natureza do serviço pres-
 « tado longe da patria, em regiões apartadas, e em
 « terras insalubres. Sem retribuição condigna não
 « seria acceite este pesado encargo pelos que mais
 « estivessem no caso de o desempenhar.»

Esta breve exposição dá clara idéa da organização de obras publicas, que se pretendeu estabelecer nas provincias ultramarinas. Vejamos quaes foram os seus resultados em relação a Angola.

XIV

No relatorio do ministerio da marinha de 1870 affirmava-se, que as sommas destinadas para obras publicas no orçamento ultramarino excediam 81 contos annuaes, absorvendo o pessoal n'elle empregado 13:219\$000 réis.

A isto se devia juntar, segundo o mesmo relatorio, o producto do imposto especial para obras publicas, o qual, em relação a Angola, era calculado em 53 contos. Para as tres provincias de Angola, Cabo Verde e Moçambique, o referido imposto calculava se em 98 contos. Juntas á verba do orçamento, elevaram estas sommas a dotação de obras publicas nas provincias africanas a 179 contos; tudo segundo o mesmo relatorio.

Em Angola o imposto para obras publicas, desde que foi creado até 1874-1875, rendeu 817 contos.

Nos tres annos de 1872-1873 até 1874-1875 foi o rendimento o seguinte:

1872-1873.....	82:550\$000
1873-1874.....	79:500\$000
1874-1875.....	72:000\$000

Esta diminuição no imposto foi a consequencia de más colheitas, que prejudicaram consideravelmente o commercio.

O decreto de 3 de dezembro de 1869, a que anteriormente nos referimos, não deu em Angola todo o proveito que d'elle esperava o ministro; e a razão foi, porque não appareceram nem engenheiros nem conductores de trabalhos, que se sujeitassem a servir n'esta provincia com os pequenos vencimentos que o decreto fixava.

Mesmo quando as coisas melhoraram, reduzia-se o pessoal a um official com o curso de engenharia da escola de Goa, outro official do exercito de Portugal, e dois conductores indios. Compreende-se bem que, com tal e tão exíguo pessoal em tão vasta provincia e tão variadas obras como alli são necessarias, tudo devia ficar por fazer, ou fazer-se tão mal que o despendio de quantias importantes se tornaria totalmente esteril.

Da iniciativa dos governadores unicamente dependia a resolução das questões, quer economicas,

quer administrativas, e technicas até. Não é, pois, de admirar que, apesar da energia e boa vontade dos governadores, tudo se emprendesse sem systema, tudo caminhasse quasi ao acaso; que não existisse um plano de obras; que estas se encetassem sem estudos previos, sem orçamentos, sem intuito definido, quasi sem causa determinante, por mero capricho: não admira que todas as obras se concentrassem nas localidades onde estavam os governadores, e que os fundos facilmente se desviassem da sua natural e util applicação.

Deve accrescentar-se que, no ministerio, não havia uma repartição especial de obras publicas; do que resultava haver absoluta falta de estudos, de projectos, até de informações ou esclarecimentos, indispensaveis para se formularem instrucções aos governadores e apreciar os seus actos.

De tudo isto resultou a falta deploravel de um plano geral e methodico na execução dos trabalhos; e, demais, ficaram carissimas as obras, mal feitas, de pouca duração, e quasi todas concentradas nas sédes dos districtos: com prejuizo notavel de todas as construcções de viação, indispensaveis para melhorar o estado economico e social das regiões interiores da provincia.

Para se avaliar a importancia das perdas, provenientes do mau systema seguido nas obras publicas de Angola, para reconhecer quanto elle era anti-

economico e irracional, basta comparar a despesa e as obras publicas executadas nos ultimos quinze annos, com o que se fez depois de 1877.

Calcula em 1:200 contos a despesa feita nos quinze annos que precederam 1877, o sr. Gorjão, de cuja competencia e conhecimento das coisas do ultramar se não pode duvidar.

Não obstante haver-se distraído por vezes, para diversas applicações, o imposto especial de obras publicas, este, desde 1868, aproximadamente, deve, segundo o sr. Gorjão, ter produzido perto de 1:000 contos. Nos calculos a que nos referimos, o mesmo engenheiro suppõe que todas as obras modernas, que se encontram na provincia, foram executadas nos ultimos quinze annos, «o que é—acrescenta elle—muito favoravel para a administração d'ellas; porque uma parte, ao menos as do Ambriz e Mossamedes, foi construida logo em seguida á occupação d'estes dois pontos, e portanto, em época muito anterior áquella a que me refiro.»

As obras são as seguintes:

NO AMBRIZ.—Uma pequena fortaleza abaluartada; um paiol; uma egreja; uma residencia para o chefe do concelho; uma ponte-caes de ferro; duas alfandegas, uma das quaes estava em construcção em 1877; um armazem para a capitania do porto; os alicerces de um novo paiol; um quartel e um hospital.

O estado d'estas obras em 1877 era o seguinté:

O hospital, a residencia, o quartel, o paiol e a antiga alfandega, em completa ruina.

Todos estes edificios cairam, ou foram demolidos. A ponte, por mal montada e conservada, estava quasi inutil, e foi posteriormente condemnada. A nova alfandega ameaçava ruina, em consequencia da corrosão do mar, no local em que foi erigida; e foi tambem condemnada por ser superior ao seu valor a despeza necessaria para a defender, não obstante ter custado este edificio perto de 20 contos. A igreja estava incompleta e em estado tal que foi preciso apear a torre. A casa da capitania a cair. Finalmente, nem os alicerces do novo paiol, que custaram contos de réis, foi possível aproveitar!

EM LOANDA.—As obras mais importantes, construidas no periodo acima referido, são as seguintes:

Caleetamento das ruas da cidade baixa e empedramento de algumas da cidade alta; canos de esgoto das aguas pluvias na cidade alta; cobertura da igreja da sé; construcção dos telheiros da alfandega e ampliação dos armazens; construcção de uma parte do aterro e caes marginal e do edificio do Trem do mar; alvenarias de quatro enfermarias do novo hospital e cobertura de uma d'ellas; construcção de um edificio no Penedo; de uma escola para aula re-

gia; de parte de um quartel, e do jardim publico.

O estado d'estas obras em 1877 era o seguinte:

O calcetamento da cidade baixa quasi inutilisado, pelas areias carreadas pelas chuvas todos os annos: os canos de esgoto da cidade alta bem construidos, funcionando bem, mas incompletos; a cobertura da igreja da sé em completa ruina (foi demolida n'esse mesmo anno, não obstante ter menos de 10 annos de duração); os telheiros da alfandega regularmente construidos, mas os armazens em estado tal que, em pouco tempo, será preciso demolir as coberturas, para fazer novos madeiramentos e telhados, obra que importará em muitos contos de réis; uma parte do pequeno caes e aterro marginal em regular estado de conservação, e outra parte carecendo de urgentes reparos e com uma porção de estacaria inutilisada; o edificio do Trem do mar carecendo de grandes reparações; o quartel incompleto, de construcção defeituosa e em más condições hygienicas; o edificio do Penedo, com as alvenarias de quatro casernas e duas cobertas, incompleto, porque, tendo sido primitivamente destinado a casa de saude, os governadores que succederam ao que o começou não julgaram dever dar-lhe esta applicação. Finalmente, as quatro casernas do novo hospital de uma construcção pouco esmerada.

EM BENGUELLA.—Pode dizer-se que nada se fez, no periodo designado, além de reparações na alfandega e no hospital; se exceptuarmos a ponte-caes da alfandega, a casa de campo dos governadores, denominada—Cavaco—e uma estrada de dois a tres kilometros entre esta casa e a cidade.

A ponte-caes de ferro esteve inutilisada durante annos, por não haver quem a montasse, sendo necessario encarregar d'este trabalho em 1876 um official superior da armada.

A estrada é cara e de má construcção, porque é em aterro sustentado por muros de suporte, que quasi todos os annos carecem de grandes reparações.

EM MOSSAMEDES.—Havia as seguintes obras:

Alfandega, egreja, hospital, fortaleza, parte do palacio do governo; tres kilometros de estrada da villa para o valle do Bero (Hortas), e o caminho para Copamgombe, as residencias dos concelhos de Huilla e de Copamgombe, e a ponte-caes de Mossamedes. N'este districto as obras são, em geral, mais bem construidas e mais baratas do que nos outros—o que se deve ao governador Leal, official muito zeloso e intelligente;—e além d'isso ao facto de ter havido alli, durante bastante tempo, um empregado especial de obras publicas, hoje agricultor no Bero. Ainda assim, a ponte-caes estava em 1877

em completa ruína, e no mesmo estado as residências de Copamgombe e Huilla, e os aquartelamentos da fortaleza em mau estado de conservação. Quanto ao palácio, se se tivesse feito um projecto e orçamento regulares, não se começaria de certo tão dispendiosa construcção.

No interior da provincia, além de construcções provisórias de pau a pique—hoje pela maior parte em ruínas—pode dizer-se que nada se fez até 1877: durante os ultimos 15 annos precedentes.

As obras mais importantes são um quartel e um paiol no Dondo—hoje completamente inhabitaveis—e os alicerces de um novo paiol; alicerces que não foram aproveitados por se ter reconhecido que eram construidos de pedra secca.

XV

Este resumido quadro das obras publicas, executadas em Angola nos quinze annos que precederam a organização das obras publicas em 1877—empregando-se n'ellas o imposto especial de tres por cento e outras verbas para o mesmo fim destinadas,

conjuntamente com o pesado imposto do trabalho forçado, e quasi gratuito, que ainda se aproveitou durante esse longo periodo — claramente mostra, que a desorganisação em que tudo se conservava deu em resultado a quasi total perda de muito dinheiro, e de muitos esforços energicos e sinceros.

Vejamos agora o que se passou, desde que se começou a pôr em execução o que a nova lei estabeleceu.

A commissão de obras publicas chegou a Angola em 1 de junho de 1877; e, desde essa época até que os seus trabalhos foram interrompidos por uma lei mal pensada e das mais funestas consequencias, as despezas por ella feitas são muito inferiores ás que anteriormente e tão esterilmente se realisaram em quinze annos. Das sommas, destinadas para obras publicas em Africa, foram applicados a Angola uns novecentos contos, o que confirma a asserção acima feita. Houve necessariamente difficuldades grandes em organizar os trabalhos em larga escala e em circumstancias desfavoraveis; houve inevitaveis perdas de tempo, e perdas de dinheiro; e, comtudo, conseguiu-se executar obras importantes e numerosas, e preparar os estudos de outras da maxima utilidade para a provincia.

Com effeito, sem contar crescido numero de reparações em quasi todos os edificios publicos da provincia, sem nos fazermos cargo de obras peque-

nas mas necessarias e dispendiosas, podemos notar o seguinte, como resultado proficuo do systema adoptado nas obras publicas de Angola.

Construiram-se, aproximadamente, 344 kilometros de linha telegraphica, com oito estações; linha que se estava prolongando do Dondo a Pungo Andongo, em mais 150 kilometros. O estabelecimento d'esta importante linha, que põe em communicação a séde do governo com os concelhos mais povoados do interior, foi de summa difficuldade; por ser através de regiões inhospitas e insalubres, onde era preciso crear tudo, a começar pelo pessoal. Comtudo, conseguiu-se realisar-o em pouco tempo, graças á energia e dedicação de homens que comprehendiam o seu dever, e avaliavam a sua propria responsabilidade.

O numero de kilometros de estradas, construidas e em construcção, excedeu a 50; muitos difficeis e dispendiosos.

Para estabelecer o ensino dos operarios e promover o desenvolvimento do trabalho industrial na população da provincia, lançando as fecundas sementes de uma importantissima reforma na instrucção e na educação do povo, levantou-se um vasto edificio, para receber cem aprendizes internos, e dar-lhes a necessaria instrucção. Sendo da maxima oportunidade—no momento em que a lei deu a definitiva liberdade aos pretos—attrail-os para as

boas praticas do trabalho. Levantaram-se e organisaram-se junto d'este modesto instituto officinas de ferraria, serralheria, fundição de ferro e bronze. Este primeiro passo n'uma reforma valiosa deu excellentes resultados; e podem calcular-se melhor as suas consequencias, recordando que a comissão de obras publicas se achou totalmente privada de mestres de officio, quando quiz, a principio, montar o serviço das obras publicas; provando-se por esta fórma a utilidade e opportunitade de contractar operarios em Portugal, para acompanharem as commissões de obras publicas para o ultramar.

Para um novo hospital, cuja necessidade era geralmente reconhecida, levantaram-se as alvenarias e fez-se a cobertura de ferro;—apesar de ser muito vasta a construcção e muito dispendiosa, pela irregularidade do terreno em que foi erigido;—e este será um dos melhores hospitaes não só das colonias, mas do reino.

Fizeram-se mais as seguintes obras:

Um quartel e uma boa ponte-caes de ferro em Mossamedes (a ultima em construcção).

Um quartel e uma residencia em Copangombe (em construcção).

Um grande deposito de agua no caminho de Mossamedes para Copangombe.

Dois pharoes, um dos quaes já funciona, no porto de Loanda. O outro está em construcção nas officinas.

Um hospital (em parte concluido e já funccionando).

Uma residencia para o chefe do concelho e um grande paiol, com casa de guarda e rampa de accesso para a praia, no Ambriz.

Um paiol, tambem de grandes dimensões, e um hospital-barraca no Dondo.

Duas pontes de ferro de 10^m e 18^m construidas nas officinas de Loanda.

Conclusão das alvenarias e construcção de coberturas do palacio do governo, em Mossamedes¹.

Em relação a estudos, a differença é ainda mais sensivel entre os dois periodos a que se refere esta comparação.

No periodo de 15 annos, anteriores a 1877, não se fez um projecto de estrada; desde de 1877, fizeram-se 168 kilometros de estudos de estradas; levantaram-se as plantas de Loanda, Benguella, Mossamedes, Ambriz, parte da do Dondo e a dos terrenos agricultados e concedidos nos concelhos de Novo Redondo e do Egito, a dos bongues e propriedades marginaes da margem direita do Dondo.

Fizeram-se reconhecimentos em differentes zonas da provincia, collhendo esclarecimentos e informa-

¹ Além d'estas obras adquiriu o estado dois bons edificios, comprados com o fundo da dotação das obras publicas; um em Loanda por 22 contos, outro em Mossamedes por 5:800\$000 réis.

ções valiosos. Elaborou-se o projecto do aterro marginal de Loanda, com a sondagem de uma parte do porto. Fez-se o ante-projecto de um canal de irrigação e abastecimento de agua de Loanda, assim como os projectos e orçamentos de um grande numero de edificios publicos e outras obras, etc.

Estes factos mostram, evidentemente, a necessidade de uma organização regular de obras publicas em Angola, e mostram igualmente que todas as economias no pessoal technico darão enormes prejuizos. O pessoal não pode deixar de ser numeroso, em consequencia da grande área da provincia, da inevitavel disseminação das obras, da insalubridade do clima, e da difficuldade e morosidade das communicações. É indispensavel que seja habil e honesto; porque a fiscalisação pelos empregados superiores é muito mais difficil do que em Portugal.

Por outro lado, como os vencimentos do pessoal technico,—para que elle satisfaça a estas condições,—não podem deixar de ser elevados em relação aos do reino, o unico meio de evitar que as obras fiquem caras, pela elevação da percentagem em direcção e administração, é dar-lhes grande desenvolvimento.

Foi assim que—não obstante os vencimentos do pessoal technico da ultima commissão de obras publicas—se conseguiu, principalmente nos dois ultimos annos, uma despesa de fiscalisação e adminis-

tração talvez inferior á que actualmente se faz, em média, nos districtos do reino.

XVI

A facilidade de communicações por onde economicamente se possa fazer o transporte dos productos do solo, dos fructos da agricultura, desde o interior até aos portos de embarque, é a primeira, e a mais urgente das necessidades em Angola; como em todas as nossas possessões d'Africa. Aqui mais, porque o nosso dominio e posse em regiões afastadas do littoral estão seguramente firmados; e pela disposição dos terrenos, pelas variações do clima, e pela natureza das producções, são as regiões do interior — a região montanhosa e a região do planalto — as que mais nos interessam, as que mais se prestam a ser exploradas pela industria e pelo commercio europeu, com o auxilio do trabalho indigena livre.

Não podia pois a administração das obras publicas deixar de estudar zelosamente, e com vivissimo empenho, quaes se deviam considerar as estradas

de mais urgente construcção, para dar actividade ás forças productivas da colonia, sem esquecer a importancia politica e economica de uma grande arteria de Loanda ao interior; ou toda, desde logo, formada por uma linha ferrea, construida em condições economicas; ou, em parte, constituida pela morosa, mas barata, linha fluvial do Quanza, e em parte por uma linha ferrea, a partir das margens do rio, em ponto accessivel á navegação, até aos concelhos do interior.

Os estudos e trabalhos de viação eram, indubitavelmente, um dos assumptos mais importantes e difficeis que tinha a resolver a commissão de obras publicas de Angola. Esses estudos tinham de ser subordinados ao projecto da linha ferrea planeada; porque para ella tinham de convergir, sempre que possivel fosse, as estradas dos diversos concelhos nas duas regiões que ficam além da região do litoral; ao passo que as mesmas estradas deviam ser uteis desde logo — e antes de resolvida definitivamente a directriz exacta do caminho de ferro — aos concelhos que atravessassem e aos concelhos circumvisinhos; e, simultaneamente, favorecer a construcção do mesmo caminho de ferro, cujas difficuldades principaes nascem da difficuldade de transporte dos materiaes de construcção. Verdade é que um engenheiro energico, intelligente, zeloso e dedicado aos interesses de Angola, o sr. Prado, tinha

já apprehendido o estudo preliminar do traçado de uma via ferrea de Loanda a Ambaca—segundo cremos;—mas esses trabalhos, aliás de muita valia, não bastavam para encaminhar com segurança os engenheiros da commissão, na escolha definitiva do traçado das estradas ordinarias.

A construcção da linha ferrea de Loanda ao Dondo era coisa não resolvida, pois que parecia—e nos parece ainda—que só se deve effectuar, quando a parte da linha de viação accelerada, comprehendida entre as margens do Quanza e Ambaca, haja produzido, n'esta região importantissima de Angola, os seus beneficos effeitos, augmentando a cultura, animando a população, derramando a civilisação e creando um activo commercio de mercadorias, necessariamente de grande volume. Até então, parece-nos que a navegação do Quanza é sufficiente, n'uma extensão consideravel acima da sua foz; e não é de boa economia gastar, desde já, um importantissimo capital na parte de uma linha ferrea, que o rio pode economicamente substituir por largos annos; apesar dos inconvenientes e embaraços que esta navegação apresenta ao commercio. A linha toda seria melhor; mas ha a attender á exiguidade dos recursos, e á boa applicação d'elles.

Posta assim a questão, não podia a commissão de obras publicas deixar de caminhar com summa prudencia, atravez de innumeradas difficuldades e in-

tricadissimos problemas. Os estudos que havia a fazer e os trabalhos a emprender eram difficeis —sob o ponto de vista economico— pela influencia directa e poderosa das estradas na agricultura, nascente ainda mas já muito consideravel, que na provincia se tem desenvolvido; e pela vastidão da mesma provincia, que apresenta regiões muito diversas, com aptidões muito variadas, exigindo todas ellas facceis meios de communicação para se desenvolverem. Eram difficeis ainda os estudos, por serem grandes as quantias a despende, muito limitados os recursos, e, consequentemente, complicada e embaraçosa a escolha das obras a que convinha dar preferencia. Faltam as estatisticas; ha grande mingua de informações auctorisadas, para devidamente se avaliarem os resultados economicos das actuaes vias de communicação, o que tornaria menos incerta a previsão do futuro. Em Angola não ha centros productivos, que sirvam para a fixação e determinação de pontos obrigados das directrizes; e, por essa razão, creou a antiga administração da colonia feiras em logares apropriados, para concentrar as mercadorias, facilitar as transacções, e animar o commercio. Um mappa, com indicações seguras, pelas quaes se possa determinar exactamente a extensão e direcção das estradas mais importantes, não o ha. A tudo isto accrescia, —para multiplicar os embaraços da commissão,—haver falta de operarios, e mesmo de sim-

ples trabalhadores; não se encontrarem empreiteiros, e nem sequer tarefeiros; faltarem, emfim, todos os elementos indispensaveis para se executar um trabalho rapido e barato.

Como se vê, a falta de conhecimento das condições economicas da provincia, com respeito á viação, era quasi completa; não admira, por isso, que o sr. Gorjão, director das obras publicas, podesse, com razão, queixar-se de que: «nem o ministerio «da marinha, nem o governo geral de Angola, lhe «podessem dar instrucções precisas ácerca da importância absoluta ou relativa das estradas a estudar ou a construir, e dos meios com que se podia contar para a construcção». E accrescenta o sr. Gorjão ás suas observações e queixas: «Opiniões «contradictorias e absurdas, informações vagas, incompletas e erroneas, taes eram, por via de regra, «os elementos para a resolução d'esta e de todas as «questões de obras publicas das nossas provincias «ultramarinas».

As queixas são fundadas, mas a causa d'ellas era irremediavel, porque—em consequencia de um longo passado de indolencia e ignorancia—se não podia fazer desapparecer. As commissões de obras publicas na Africa tinham, não só por fim executar obras indispensaveis, mas realisar um penoso e difficil trabalho de exploração; abrir novos horizontes á administração colonial; ensinar o que se não sa-

bia; derramar luz n'aquellas trevas, que os seculos não haviam attenuado sequer; e resolver um duplo problema, technico e economico, penetrando com a sciencia e com o trabalho, onde não tinha entrado nunca senão a ignorancia e a preguiça.

A missão das commissões de obras publicas era grande, e ellas souberam comprehendel-a; e, na parte em que lhe era possivel, realisal-a.

XVII

No interessante relatorio do ministerio da marinha, de 1870, lia-se o seguinte:

« Não nos illudamos. A prosperidade nascente de
 « Angola impõe deveres, e a metropole não pode cru-
 « zar os braços, entregando-a inteiramente a si mes-
 « ma. As communicações terrestres e fluviaes acham-
 « se muito atrasadas, e, á excepção da navegação a
 « vapor contratada para o Quanza, o modo por que
 « são feitos os transportes dos generos e das merca-
 « dorias denuncia a rudesza e negligencia de épocas,
 « em que a agricultura e as industrias tinham, aos

«olhos dos poderes publicos, menos do que secundaria importancia. Sem estradas e conducções baratas não ha economia de tempo, de braços e de dinheiro, nem concorrência valiosa nos mercados. Importa formar, quanto antes, o plano da viação, sem levantar mão do empenho. Importa gastar o indispensavel, mas só o indispensavel. Se os recursos da provincia não bastarem, á mãe patria cumpre auxiliá-la. Os subsidios que tão pouco fecondos são para cubrir a despeza ordinaria, são mui reproductivos applicados a promover as forças vivas do paiz. Quem não souber semear não colherá».

Estas opiniões do illustre escriptor Rebello da Silva já tinham sido antes manifestadas pelo sr. Mendes Leal, em 1864, com incisiva lucidez. No seu relatorio dizia o eminente homem de estado, fallando de um caminho de ferro que se projectava de Loanda a Columbo:

«Acha-se concluido, e foi já enviado ao ministerio das obras publicas, para sobre elle ser consultado o voto competente dos corpos technicos, o nivelamento do caminho de ferro de Loanda a Columbo, na margem do Quanza. Posto assim á mão da capital da provincia este importante rio, navegavel pelo espaço de trinta e duas leguas até Cam-

«bambe, reduz-se incomparavelmente a distancia
 «para a fronteira e para o interior, o maior obstaculo
 «ao desenvolvimento do commercio e incremento das
 «industrias. Sem contar, sequer, o tão desejado abas-
 «tecimento de boas aguas, condição essencial de sa-
 «lubridade, será por si só bastante aquella conside-
 «ração para recommendar e fazer desejar a rapida
 «execução da importante obra a que estão, a bem
 «dizer, ligados os destinos da Africa occidental, e
 «que no imposto destinado a obras publicas locaes,
 «achará toda a facilidade de prompta execução. Isto
 «vos diz, senhores, quanto o governo se empenha
 «em proseguir em tal empreendimento, e quanto
 «louvor merece o digno governador geral, que junta
 «este serviço aos mais que lhe toem grangeado a
 «publica estima».

Tratando-se, em tempo não remoto, de melhorar as condições commerciaes e agricolas da região comprehendida desde a costa até ao sertão, a partir de Angola, lembrou logo a construcção de uma linha ferrea, como meio mais seguro e proficuo de attin-gir estes resultados. Em 1873, o zeloso governador o sr. João Baptista de Andrade, informando sobre as necessidades das obras publicas em Angola, dizia o seguinte ácerca da via ferrea que se projectava:

«...Fui informado de que alguns negociantes

«da praça de Loanda se haviam quotisado para, á
 «sua custa, mandarem pessoa competente fazer os
 «estudos e orçamentos para um caminho de ferro
 «que, partindo do Dondo no concelho de Cambam-
 «be, fosse por Cazengo para os concelhos mais de
 «leste. Como, porém, até ao presente não tenham
 «podido engajar pessoa habilitada para dar princi-
 «pio a taes estudos, que o governo da provincia ha-
 «via de auxiliar para d'elles ter conhecimento e in-
 «formar com exactidão o governo de sua magestade,
 «vejo-me na necessidade de responder a tão impor-
 «tante assumpto, muito mais superficialmente do
 «que desejava.

.....

«Para mim não é nova a idéa da applicação dos
 «caminhos de ferro n'esta provincia; e já, em 1862,
 «mandei o engenheiro João Soares Caldeira fazer o
 «nivelamento e traçado para um caminho de ferro
 «entre Loanda e Columbo, cujos trabalhos foram
 «concluidos em setembro de 1863, e foram elogia-
 «dos em Lisboa na competente repartição das obras
 «publicas, porque provaram a facilidade de con-
 «struir-se o caminho de ferro entre esta cidade e
 «Columbo, por não haver necessidade de obras de
 «arte importantes, nem de expropriações, e encon-
 «trar-se abundancia de madeiras e trabalhadores
 «por mui pequeno jornal. A extensão d'este cami-
 «nho é apenas de 42 kilometros, e além de todas

« as vantagens da condução de cargas e de passa-
 « geiros, resolvia a importantissima questão do abas-
 « tecimento de agua n'esta cidade, que tanto devia
 « melhorar as suas condições hygienicas.

« Não obstante haver já navegação a vapor no rio
 « Quanza, julgo de toda a conveniencia não inter-
 « romper a linha ferrea em Columbo, para novamente
 « a continuar onde o rio deixa de ser navegavel. Julgo
 « mais vantajoso que de Columbo siga, quasi paral-
 « lela ao rio, na extensão de 102 kilometros, a tocar
 « em Oeiras, no concelho de Cazengo, passando en-
 « tre os limites dos concelhos de Icolo e Bengo, Mu-
 « xima, Zenza do Golungo e Massangano. De Oeiras
 « deve seguir para Cambondo no Golungo Alto, cuja
 « distancia é de 40 kilometros. De Cambondo con-
 « tinuar para Ambaca, que fica a 62 kilometros. De
 « Ambaca seguir para Calupulla, em Pungo Andon-
 « go, que fica a 70 kilometros. De Calupulla conti-
 « nuar mais 32 kilometros para acabar em Malange,
 « com a extensão de 348 kilometros

« O que não tenho duvida em affirmar é que, or-
 « çando em 5:000 contos a despeza com a construc-
 « ção e mais accessorios d'estes 348 kilometros de
 « caminho de ferro, os fretes das cargas que actual-
 « mente se permutam entre Loanda e os pontos que
 « a via ferrea deve atravessar, juntos a um insigni-
 « ficante movimento de passageiros, dão, desde já,
 « para o pagamento de um juro rasoavel d'aquella

«quantia. Pode affiançar-se isto sem receio; e é fa-
 «cil proval-o com a estatistica da alfandega de Loan-
 «da relativa ao anno de 1873, na qual se vê que,
 «apesar do meio de transporte, pelo menos até ao
 «rio Quanza, ser privilegio exclusivo das costas dos
 «pretos, deram entrada durante aquelle ultimo anno
 «os generos seguintes:

«Algodão em rama	85:366 kilog.
«Azeite de ginguba	19:963 ,
«Borracha	219:698 ,
«Café	2.357:723 ,
«Cera	259:415 ,
«Coiros	37:597 ,
«Caroço de algodão	95:112 ,
«Dentes de elephante e cavallo marinho	7:890 ,
«Farinha de mandioca	21:123 ,
«Gomma	84:561 ,
«Ginguba	1.035:040 ,
«Mamona	16:068 ,
«Tabaco	6:310 ,
«Somma	<u>4.245:866 ,</u>

«Só estes generos dão para 94:352 cargas de 45
 «kilos cada uma, e deixo de mencionar 1.199:832
 «kilos de azeite de palma, e 486:676 kilos de coco-

«note e mais alguns generos das margens do Quanza,
 «que podem aproveitar a via fluvial. Para a compra
 «de generos vindos do interior, vão de Loanda mui-
 «tas cargas de aguardente, de fazendas de algodão,
 «de contarias, de espingardas e de ferragens; avul-
 «tando tudo, pelo menos, a metade do que se re-
 «cebe; eleva-se o total das cargas a 141:528. Actual-
 «mente bem poucos são os pontos em que se paga
 «menos de 2\$000 réis a cada carregador, pagan-
 «do-se em muitos pontos a mais de 3\$000 réis;
 «portanto, calculando a média, temos 2\$500 réis
 «por carga, importando assim a totalidade d'ellas
 «em 363:820\$000 réis. A esta quantia temos a
 «addicionar o rendimento dos passageiros, que não
 «é facil fixar, sem risco de grave erro; porque, sendo
 «o calculo feito pelo movimento actual, montam a
 «uma quantia superior á do rendimento das car-
 «gas

«Estou certo que poucos annos depois de func-
 «cionar a via ferrea, o rendimento da alfandega de
 «Loanda não será inferior ao que tem actualmente
 «a alfandega de Lisboa, e creio mais que não hão
 «de passar vinte annos sem que os interesses do
 «commercio façam prolongar a linha ferrea até ás
 «regiões mais centraes da Africa, aos pontos aonde
 «os agentes do commercio da costa occidental se
 «teem encontrado com os da costa oriental.»

Em vista d'esta conformidade de opiniões e de tão positivas indicações em favor da linha ferrea — indicações que corroboram a razão, a experiencia de outras regiões economicamente analogas, e os interesses politicos no nosso dominio africano — claro era, que uma das coisas mais urgentes e importantes, de que podia ser encarregada a commissão de obras publicas, era o estudo de um projecto de linha ferrea, ligando a região littoral com as regiões interiores de Loanda.

A prudencia aconselhava, porém, que a via ferrea começasse primeiro onde acaba a navegação do Quanza, e que se prolongasse até onde chega a acção mais constante do commercio e a actividade mais energica da agricultura. Assim economisava-se, no começo, a construcção de muito mais de 100 kilometros de Loanda ao porto do Quanza, accessivel á navegação, quasi sem interrupção; e economisava-se tambem a construcção de outros 100 ou mais kilometros, para além de Ambaca: por fórma que os 348 kilometros de via ferrea, indicados pelo sr. Andrade, ficariam reduzidos a uns 100 kilometros aproximadamente.

Este projecto de linha ferrea foi favoravelmente acolhido em Loanda, como se vê pelas actas da associação commercial, logo em 18 de junho de 1877.

Lê-se alli:

«Em seguida o sr. Manuel Jesé Gonçalves Palha-
 «res, pedindo a palavra, leu um memorial onde com-
 «pendiára varias e instructivas considerações sobre
 «o estado de atraso em que, de ha muito, se acha a
 «provincia, na parte relativa ao districto de Loanda
 «e seus sertões, que mais praticamente conhece, so-
 «bre a escassa cultura do seu uberrimo solo, infe-
 «lizmente ainda tão insignificamente aproveitado,
 «grandes despesas, difficuldades e muitos transtor-
 «nos que o commercio do interior soffre, e que at-
 «tribue, entre varias causas, especialmente á falta
 «de faceis meios de transporte; por isso entende ser
 «o caminho de ferro a unica taboia de salvação para
 «a provincia e seus sertões.

«E proseguindo em varias considerações, demon-
 «strou os grandes resultados que o governo, o com-
 «mercio, a agricultura, as industrias, e mesmo os
 «individuos de vida sedentaria; poderão fruir com as
 «aceleradas communicações por vias ferreas, pois
 «que assim brevemente será levada a civilisação a
 «todo o interior da provincia e seus sertões; avulta-
 «rão os rendimentos do Estado com o augmento dos
 «direitos de importação e exportação, dando de-
 «mento a industrias ainda não aproveitadas, como
 «a da exploração de mineraes e outras muitas, evi-
 «tando-se a revolta dos povos sertanejos, quer por
 «abusos de auctoridades ou outras causas.

«Que com rapidas communicações o commercio

«do interior será feito sem o empate de tão grandes
 «capitais, como succede, na actualidade, pelas de-
 «longas no transporte de quanto se permuta; não se
 «darão os roubos a que até agora teem estado su-
 «jeitas as mercadorias; sendo então facil a conduc-
 «ção de pesadas machinas, mui necessarias, tanto
 «aos cultivadores do café como aos da canna sach-
 «rina, e porventura outras de que novas industrias
 «carecerão; estando-se então menos sujeito aos ca-
 «prichos dos negros, quer pelo lado commercial,
 «quer pelo politico; fazendo-se mui menores dispen-
 «dios com os transportes e passagens, e mais se-
 «guro resultado de todas as emprezas; animando-se
 «então a agricultura, o commercio e as industrias,
 «dirigidas por individuos que até agora se não atre-
 «vem a tratar d'estes ramos de interesse social, pelo
 «receio da falta de segurança publica, e da reconhe-
 «cida escassez de recursos medicos e economicos, e
 «de por isso comprometterem o amparo e futuro de
 «suas familias».

.....

«Em seguida, segundo a ordem inscripta, tomou
 «a palavra o socio João Feliciano Pedreneira, o qual,
 «desenvolvendo varias considerações, resumiu: que
 «a sua opinião firme e inabalavel é que todas as
 «sommas, que o governo esteja disposto a dispen-
 «der com estradas ordinarias, sejam unica e exclu-
 «sivamente empregadas, com as mais sommas já es-

«pecialmente votadas, no caminho de ferro, não para
 «que este comece em qualquer ponto da margem
 «direita do Quanza, mas sim para que comece d'esta
 «cidade com direcção ao Golungo Alto, e opportu-
 «namente ir seguindo para o centro dos vastos e
 «importantissimos sertões d'este paiz, e encontrar-se
 «com o que de Moçambique deverá partir na mesma
 «direcção, sendo o ponto objectivo a muito impor-
 «tante povoação do Matianvo (ou Muata Yanvo), ou
 «a não menos rica do Muata Cazembe.

«Que antes do caminho de ferro chegar ao Go-
 «lungo Alto, poderão estabelecer-se ramaes, não só
 «para o importante concelho de Cazengo, mas tam-
 «bem para os concelhos do Dande, Zenza do Go-
 «lungo e outros.

«Que é este o melhoramento publico mais impor-
 «tante, porque todos os habitantes d'esta provincia
 «esperam vê-la desenvolvida, farta, riquissima e ci-
 «vilisada, e no qual esperam que sejam emprega-
 «dos todos os esforços do nobre governador geral,
 «e de quantos queiram e devam coadjuval-o nos
 «seus justos desejos de promover o progresso d'esta
 «mui esperançosa provincia».

Como em todas as assembléas, fez-se aqui ouvir a voz da prudencia, que é sempre quem cobre a timidez. Mas aqui a prudencia fallou com raro bom senso; não condemnando o grande melhoramento da

construcção da nova via ferrea, mas moderando as exagerações dos que queriam tudo sacrificar á linha ferrea, tão justamente desejada.

Eis o que disse o presidente da associação:

«O sr. Prazeres, pedindo á assembléa permissão
«para usar da palavra, mesmo do logar da presi-
«dencia, e, sendo-lhe facultada disse, em resposta
«ao sr. Ferrão, que tambem preferia o caminho de
«ferro a qualquer outro systema de viação, mas en-
«tendia que a provincia não está em circumstancias
«de o alimentar, e está convencido que nos primei-
«ros annos não pagará nem mesmo as despezas de
«exploração. Que a construcção do caminho de ferro
«projectado será muito util sob diversos pontos de
«vista, mas que a compensação do sacrificio pecu-
«niario, a que elle obriga, só virá tarde. Que o ca-
«minho de ferro desenvolve, é certo, a riqueza de
«qualquer paiz, mas é quando atravessa zonas po-
«pulosas, e por onde antes da locomotiva passou o
«arado. Declara que crê nas vantagens do caminho
«de ferro, que o deseja, porque elle ha de attrahir
«muita colonisação para os pontos mais salubres do
«que o litoral; mas crê n'elles quando simultanea-
«mente se construa uma rêde de estradas ordina-
«rias, que ligue todos os concelhos do interior, onde
«houver vida commercial e agricola, e para pontos,
«embora hoje pouco importantes, que possam pelas

« suas condições climatericas e riqueza natural ser
 « aproveitaveis e susceptiveis de accomodar a colo-
 « nisação europêa. Que devemos não ser tão exigen-
 « tes; agora que o governo nos promette um cami-
 « nho de ferro, algumas estradas e agua para Loanda,
 « não vamos nós querer e pedir mais do que elle por
 « emquanto nos pode dar. Que ter já caminho de
 « ferro para toda a parte era optimo, e melhor ainda
 « um caminho de ferro para casa de cada um de
 « nós, mas que não convem ir tão longe no pedido,
 « porque poderá deixar de ser tomado na conside-
 « ração devida. Que emquanto ás duvidas do digno
 « associado ácerca da falta de recursos, porque os
 « quatrocentos contos de réis já se acham quasi to-
 « dos gastos, deve descansar, porque os poderes pu-
 « blicos hão de votar mais empréstimos, porque o
 « governo não recuará. *Que o ministerio que hoje não*
 « *cuide das colonias não poderá sustentar-se*, porque
 « a opinião publica em Portugal por todas as fórmas
 « se manifesta a favor do impulso que é preciso dar-se
 « ás colonias. Na imprensa, no parlamento e nas reu-
 « niões é unanime a opinião publica a tal respeito.
 « Que se formaram associações geographicas, quasi
 « exclusivamente para se occuparem da exploração
 « scientifica da Africa. Portanto que deve o digno
 « associado descansar, porque, a não haver grande
 « cataclysmo na Europa, os estudos continuarão e
 « se farão as obras projectadas, pois que quasi se

«pode dizer estar n'isso empenhada a honra do paiz. Que, se o paiz recuasse no caminho encetado, responderia isso a votar a desanimação, a descrença e a morte d'esta provincia. Que o commercio e agricultura *poriam escriptos* e fugiriam d'esta colonia. Enquanto ás propostas restantes do digno associado, mesmo que não fossem retiradas, não podiam ellas ter seguimento na presente occasião, por ser a ordem dos trabalhos dar ao governo a resposta sobre viação ordinaria».

A prudencia e moderação deram um bom conselho e um excellente aviso aos governos. Sabel-o-hão elles tomar na consideração que merece?

XVIII

Os estudos do caminho de ferro de Ambaca foram confiados a uma secção da comissão technica de Angola, sob a direcção do sr. major Novaes Rebello. O zelo, a energia e a seriedade com que estes trabalhos foram executados, no meio das mais graves difficuldades, bastariam para honrar a engenhe-

ria portugueza, e para justificar inteiramente as expedições de obras publicas mandadas para o continente da Africa; mesmo aos olhos d'aquelles que não vêem nos melhoramentos materiaes d'Africa a primeira condição de prosperidade e de civilização d'aquellas vastas e fecundas regiões. Para nós, deunos o estudo importante do major Novaes a convicção, de que a linha ferrea para Ambaca e para as regiões do interior de Angola não é só possível—o que sabiamos já—mas é facil e rapidamente exequivel.

Ha entre os homens que se crêem entre nós dotados de espirito prudente e pratico—mas que não são senão timoratos e preguiçosos—muitos que reeciam os inconvenientes financeiros, que podem resultar de uma avultada despesa, feita em abrir uma comunicação accelerada através da nossa provincia da Africa occidental; não vêem, esses espiritos imprevidentes, que a via accelerada é um transformador de todas as condições economicas de um paiz e de um povo; sobretudo quando o paiz é fecundo e rico, mas lhe faltam o trabalho e os capitaes; sobretudo quando o povo é robusto e capaz de trabalho, mas lhe falta a educação e a illustração. Ora este é o caso que se dá nas regiões que o caminho de ferro deve cortar. Sem esse poderoso meio de civilização, não pode desenvolver-se a producção, não pode crescer a agricultura, não podem affluir os ca-

pitaes, nem a civilisação pode penetrar n'essas remotas paragens, onde ha tanto tempo entrámos, e onde por tanto tempo mostrámos a nossa esterilidade, como colonisadores e como agentes da civilisação.

Tinham os nossos antepassados a convicção de que, por meio de missões mais fanaticas do que illustradas, baptizando os negros em massa de muitas dezenas de homens, sem dar instrucção nem educação, sem mostrar as vantagens nem ensinar os methodos do trabalho livre, associando-nos aos caçadores de escravos, e fazendo dos homens animaes de carga, tinham a convicção, repetimos, de que podiam fazer da Africa um viveiro de escravos, e um repositorio de riquezas para explorar indefinidamente. Hoje, porém, não podem persistir taes illusões. São outros os tempos, são outras as idéas e os principios, que dominam a civilisação e que a promovem. A escravidão acabou: o trabalho, auxiliado pelas maravilhas da sciencia moderna, é o melhor, o mais seguro meio de civilisar povos selvagens, ou semi-selvagens; a riqueza, conquistada pela liberdade, é tudo; a instrucção deve derramar-se por toda a parte com mãos largas, como um dever moral e como uma boa especulação social; as manifestações do poder do homem sobre a natureza são o mais seguro meio de subjugar as paixões desregradas dos barbaros; as riquezas, creadas pela mão do

homem, são a arma mais forte para vencer resistências, e abrir o caminho ás verdadeiras conquistas. A razão tem mais poder do que a espada. A harmonia tem mais influencia do que a força. A energia creadora é mais irresistivel do que a energia que destroe. A união do homem com a natureza é cada vez mais estreita e intima; é por isso que o reconhecimento de que n'essa união o mais forte é o homem, pode mais nos espiritos não cultivados do que os terrores que n'elles levantam idéas sobre-naturaes, de que elles não poderão nunca chegar a entender a utilidade pratica.

Nos calamitosos tempos, em que os Filippes dominaram em Portugal, armadas estrangeiras tomaram e devastaram as nossas colonias, consequencia da lucta em que estavam com a Hespanha decadente e abatida; então, o rei hespanhol pedia ao reino portuguez subsidios, homens e armas, para acudir ás vastas colonias que estavam a ponto de perder-se. Mais de uma vez, ao pedir esses soccorros, o governo intruso dizia aos povos o seguinte: «a ruina das colonias poria tambem em evidente perigo os mesmos reinos (portuguezes) e perderiam os naturaes d'elles e seus descendentes as grandes utilidades, que do commercio d'aquelles estados até agora vieram, e o credito que adquiriram na sua conquista.» Estas palavras, que estrangeiros dirigiam aos povos portuguezes, são ainda hoje tão verdadei-

ras, quanto o eram então. Agora, porém, não são as armadas estrangeiras que invadem os territorios que são nossos; mas é a civilisação que caminha para nós, e só ha a resistir-lhe com os meios que a propria civilisação ensina. Multiplicam-se as explorações na Africa; abrem-se novos caminhos por onde penetra a luz n'aquellas trevas caliginosas; as condições sociaes e economicas do mundo civilisado estão exigindo que se lhe abram novas regiões, novos centros de producção, novos mercados; as populações estão apertadas, as industrias carecem de novos vasadouros, por onde derramem o seu excesso de producção: e estas causas são tão poderosas, que não pode haver quem lhes contrarie os effeitos. É preciso entrar na corrente, e navegar por ella; tanto mais quanto a corrente leva á riqueza, á prosperidade, e assegura o nosso dominio na Africa e a nossa posição elevada entre as nações da Europa.

O traçado do caminho de ferro a estudar tinha difficuldades, em consequencia das differenças de nivel do terreno, na passagem da zona montanhosa para o planalto, de que anteriormente demos noticia; além de quê, havia a atravessar rios e ribeiras, onde se apresentam córtes profundos e ravinas alcantiladas. Todas essas difficuldades soube vencer o estudo e a pericia da commissão de obras publicas, e, especialmente, do sr. major Novaes, encarregado d'esta secção.

A extensão da linha estudada mede menos de 100 kilometros, desde o ponto onde chega a navegação do Quanza até Ambaca.

Segundo o bem estudado reconhecimento, feito pelo sr. Prado, de uma linha ferrea de Loanda a Ambaca, esta linha mediria 350 kilometros, e custaria aproximadamente 24 contos por kilometro. Assim, a linha toda poderia, abrangendo todas as despesas de installação, importar em 8:400 contos. A receita bruta, conforme os calculos mandados fazer na zona em que o reconhecimento se realisou, seria de 560 contos; da qual receita bruta, tiradas as despesas de exploração, avaliadas em 315 contos, ficaria para juro do capital de installação, proxivamente, 3 por cento.

Partindo do Dondo, os estudos dos engenheiros do estado dão resultados diversos. A linha custaria, n'este caso, 4:500 contos: a receita bruta pode calcular-se em 342 contos; a despesa de exploração em 135 contos. D'aqui se vê que o juro do capital empregado iria, logo, a mais de quatro e meio por cento.

Salvo melhores informações, e havendo razões em contrario, que n'este momento nos parecem pouco ponderosas, podemos desde já dizer que nos parece muito preferivel a linha que, partindo das margens do Quanza — do Dondo — vá buscar Ambaca. Servindo-se para os transportes de uma via fluvial, que,

apesar de não ser sempre facil de seguir por causa da pouca agua que traz durante uma estação do anno, é comtudo muito barata, dispensa a construcção immediata de muitos kilometros de caminho de ferro, e com mais esmerados meios de navegação se pode tornar, naturalmente, accessivel durante o anno inteiro.

Para calcular o movimento provavel de passageiros e mercadorias, no caminho de ferro estudado pela commissão, não ha dados sufficientes; e, de mais, os que ha não podem dar-nos senão uma pequena fracção do futuro movimento, que ha de necessariamente estabelecer-se em pouco tempo n'aquella linha. Como succedeu nos Estados-Unidos, as linhas ferreas na Africa — especialmente esta de que se trata — não são para satisfazer immediatamente as necessidades presentes; são para promover o desenvolvimento da producção e do commercio, para crear uma actividade que não existe, para explorar riquezas naturaes que estão improductivas, para educar os povos, para fazer nascer a civilisação em sertões habitados por selvagens; mas onde a natureza poz fontes caudaes de riqueza, que a indolencia do homem ainda não soube aproveitar.

Calcula, o sr. major Novaes, a população dos concelhos, que o caminho de ferro é destinado a servir, em 159:500 individuos. Suppondo que o movimento é dez vezes menor que este numero, dá isto

— para os primeiros annos — apenas um movimento de 15:950 passageiros por anno; o que, suppondo a distancia média percorrida de 94 kilometros e a tarifa de 30 réis por kilometro, representa uma receita de 300\$000 réis por kilometro, proximamente. Esta receita será evidentemente excedida pela realidade, pelo menos, em cincoenta por cento; mas não queremos alterar os calculos modestissimos dos engenheiros.

Os transportes, hoje feitos pelo *Quanza*, com destino a Loanda, e a exportação pela alfandega d'esta cidade, são os unicos dados de que se pode tirar utilidade para, aproximadamente, calcular o movimento de mercadorias na linha ferrea. Claro é, que este calculo é summamente desfavoravel; pois que o caminho de ferro, sem duvida, creará desde logo novas fontes de riqueza; e muitos productos — que hoje não são trazidos a Loanda, pelo preço elevado dos transportes — logo que o caminho de ferro facilitar o commercio, farão objecto de activo trafego.

O peso total das mercadorias embarcadas no Dondo em vapores é, em média, 2:500 toneladas por anno; isto representa apenas a terça parte dos transportes, e por essa razão se pode calcular a totalidade das mercadorias em 7:500 toneladas. Não é muito, suppor que o estabelecimento do caminho de ferro, chamando para aquella linha todos os transportes, fará dobrar este numero, o que elevará a 15:000 a

quantidade de toneladas transportadas, ou 2.250:000 toneladas kilometricas. A 100 réis por tonelada, dá isto 225 contos — suppondo o percurso total da linha — mas não levando em conta o movimento ascendente de mercadorias.

A receita n'este caso será, em passageiros e mercadorias, de 270 contos. Tirando 50 por cento, para despesa de exploração, ficam 155 contos, ou 3 por cento para juro dos capitães dispendidos.

Pode parecer elevada a tarifa de 100 réis para as mercadorias; mas esta justifica-se — segundo os engenheiros — pelo elevado preço em que hoje importam os transportes. Hoje o transporte, de Casengo ao Dondo, custa 15\$000 réis: feito o caminho, custará isto o transporte de Ambaca ao Dondo, o que corresponde a menos de metade do custo do transporte. Poupano-se, de mais, o meio barbaro e difficilimo de transporte por carregadores, que, além de tudo, é incompativel com a civilisação e com a applicação dos indigenas ao trabalho rural.

Entre o Casengo e o Dondo empregam-se hoje 200:000 carregadores por anno; e isto basta para se fazer idéa dos inconvenientes d'estes meios de transporte.

Os dados da alfandega de Loanda tambem concordam com o movimento actual de 7:500 toneladas, a que acima chegámos por outro caminho.

O engenheiro, que estudou a linha do Dondo a

Ambaca, diz, para demonstrar a preferencia que esta merece, por emquanto, sobre a linha de Loanda a Ambaca: «Não se pode, por emquanto, a meu ver, «despresar uma linha fluvial como esta (o Quanza), «que dá logar a que, durante todo o anno, nave- «guem batelões carregados com 60 a 70 toneladas, «não havendo uma só obra para facilitar a navega- «ção: a barra do Quanza é má; uma ou duas vezes «em cada anno alli está o vapor, até cinco dias «(maximo), á espera de entrar ou sair; será, pois, «necessario fazer um deposito apropriado para ar- «mazendar as mercadorias proximo da barra, e era «extremamente vantajoso ver se, com pequena des- «peza, haveria meio de a melhorar. Mas compen- «sará este inconveniente o sacrificio no dispendio «com 200 kilometros de caminho de ferro? Pode-se «ou é preciso, no estado actual de desenvolvimento «d'esta provincia, applicar 4:000 contos (suppondo «que o preço kilometrico baixa na primeira zona a «20 contos), para estabelecer uma communicação «melhor do que a já existente, havendo muitos ou- «tros pontos onde nenhuma existe? Penso que não.»

XIX

Os territorios situados ao sul do Quanza, e comprehendendo os districtos de Benguella e Mossamedes, constituiram uma secção de obras publicas. D'esta secção formaram-se duas circumscripções correspondentes aos dois districtos.

O districto de Benguella tem seis concelhos. D'estes, os que mais chamam a attenção são o de Benguella, Catumbella e Dombe Grande: os dois primeiros no littoral, o terceiro estendendo-se para o interior. É nos concelhos de Benguella e Catumbella que, principalmente, está concentrado o commercio do districto com o gentio; o que dá logar a um notavel movimento de importação e exportação. Infelizmente, entre os dois portos dos dois concelhos existe uma nefasta lucta de interesses, uma concorrência esterilizadora do commercio. Cada uma das terras, Benguella e Catumbella, procura attrair a si as mercadorias que os pretos trazem do sertão: as condições de posição da ultima são mais favoraveis do que as da primeira; porém, são-lhe muito adversas as condições de salubridade.

Com a abolição do nefando trafico, Benguella perdeu muito da sua prosperidade precaria. Está hoje todo o negocio reduzido á compra e venda dos generos que o gentio traz ao mercado. Qualquer causa, guerra ou obstaculo de qualquer ordem, produz uma paralysação e crises commerciaes. Nos tempos modernos esta situação tem-se aggravado, em consequencia das rivalidades com Catumbella, e do modo por que alli se faz o negocio.

A povoação de Catumbella, segundo affirma o major Rosa no seu relatorio sobre obras publicas, tem, desde a sua fundação, attraído a si o negocio do interior com o littoral; e hoje raream os negocios d'esta natureza em Benguella. A principal razão d'isto é ser mais facil ao gentio o caminho para Catumbella; pois que não tem que atravessar o rio no lugar chamado a Supa, onde não ha ponte. Chegados a este ponto, seguem pela margem do rio até Catumbella, em vez de vir a Benguella. Verdade é que, em apparencia, nada importa ao movimento do districto que o gentio afflua a um porto em vez de buscar outro. Não é, porém, assim, segundo observa o major Rosa no seu interessante relatorio.

A povoação de Catumbella fica n'uma baixa, em lugar extremamente insalubre; e todos os negros que alli concorrem acampam n'uma altura que domina a povoação. Os commerciantes concorrem alli, e entre si estabelecem uma especie de licitação, cujo

resultado é a elevação dos preços, muitas vezes superiores aos preços que os mesmos generos teem na Europa. De modo que, conforme o negocio é mais activo, maiores são as perdas que os negociantes soffrem, e maior o numero de quebras.

N'um relatorio do governador do districto, de 1877, lê-se o seguinte:

«É este districto importante, não só pelas fazendas agricolas que possue, como pela muita quantidade de generos que affluem dos sertões do Bihé, que são permutados n'esta cidade (Benguella), e em Catumbella.

«Muito seria para desejar, que a permutação acabasse n'este ultimo ponto, porque já alli tem havido grandes desordens entre os gentios, que os chefes com bastante difficuldade tem reprimido; e tem-se dado alguns casos de *cambolação*, se bem que me pareça que o negocio alli não passa de uma cambolação em larga escala.

«Os negociantes em Benguella muito teem perdido com isso; pois hoje são raros os gentios que aqui vem, visto que Catumbella tem vantagens e taes presentes lhes offerecem, que elles por certo se não incommodam a caminhar mais tres leguas.

«Estou que não durará muito este estado de coisas, porque a permutação é feita em condições tão desvantajosas, que um dia os negociantes, que alli

«teem interesses, hão de convencer-se, se é que não
 «estão já convencidos, que o melhor é pôr termo a
 «semelhante negocio.

«Tanto os artigos importados, que servem para
 «a permutação, como os generos exportados, são
 «sobrecarregados com mais 5 por cento, só com as
 «despezas que fazem com o transporte d'esta ci-
 «dade para aquelle ponto, e vice-versa; e ainda as-
 «sim o negocio continua alli a fazer-se, e a razão é
 «simples: os encarregados de fazer a permutação
 «(porque poucos são os individuos alli estabeleci-
 «dos que fazem negocio por sua conta), além do or-
 «denado, teem uma percentagem sobre os generos
 «exportados. Portanto pouco lhes importa o que
 «dão; o que querem é olhar para os seus interes-
 «ses, e não para os dos patrões. Á vista d'isto, o
 «que ha a esperar? Que cessem as remessas de Lis-
 «boa, e que haja uma crise.»

Esses males só se remedeiam por maior facili-
 dade de communicações, e mais perfeito conheci-
 mento dos verdadeiros e sãos interesses do commer-
 cio.

Eis o que a respeito de obras publicas e de in-
 strução publica, havia no districto de Benguella em
 1877, segundo se lê no relatorio a que acabamos
 de nos referir :

«Viação publica pode dizer-se que não existe
«n'este districto; ha apenas uma estrada para a mar-
«gem esquerda do rio Catumbella, e que, por falta
«de uma ponte, nem a povoação d'aquelle nome põe
«em comunicação directa com esta cidade.

«Edifícios publicos poucos existem que mereçam
«esse nome; ha o da alfandega, que, para satisfa-
«zer cabalmente ao fim a que é destinado, precisa
«de telheiros, porque os armazens que tem não che-
«gam. Ha occasiões em que a aguardente armaze-
«nada é muita, e, como o vazilhame não pode ser
«estivado um sobre o outro, por não haver um guin-
«daste volante, fica exposto ao sol, o que muito o
«prejudica.

«Egreja existe apenas uma, dedicada a Nossa
«Senhora do Populo, que serve de freguezia; é edi-
«fício bem construido, porém despido completamente
«de ornatos, os quaes são indispensaveis para ali-
«mentar a devoção. Ultimamente foi augmentada
«com uma capella, que a irmandade do Senhor dos
«Passos alli mandou erigir.

«A antiga residencia dos governadores foi em
«1873 demolida por ameaçar ruina; aproveitou-se,
«porém, o pavimento terreo para quartel do com-
«mandante do destacamento e capitania do porto,
«tendo sido ultimamente rebocada e caiada; mas a
«apparencia é a de uma cubata coberta de telha.

«Residencia para o governador não a ha; existem

«apenas os alicerces. Parece-me ser conveniente levar, quanto antes, á execução o projecto que já foi approved e que está em principio; com isso economisaria a fazenda 360\$000 réis annuaes, que é a renda que actualmente paga pela casa em que reside o governador; e evitar-se-ha que este seja forçado a mudar de casa, como agora succede, sem haver outra que tenha as accomodações precisas.

«O trem é uma pequena casa construida de adobes, onde se arrecadam as ferramentas e algum material, quando o ha; tem annexo um pequeno terreno, onde está a arribana para os bois que se empregam na conducção dos materiaes para as obras.

«O hospital, além de mal situado, não satisfaz ao fim a que é destinado. Exteriormente parece ser um grande edificio; porém, nem accomodações sufficientes tem, e, sendo edificio bastante antigo, faltam-lhe as condições que a hygiene tanto recommenda em taes construcções. Será, pois, uma necessidade construir um outro em local mais apropriado do que o do actual, que está no centro da cidade.

«A fortaleza, occupando uma área de 26:217 metros quadrados, não passa de um enorme montão de adobes, que, a meu ver, para nada serve. Não tem paioes que offereçam segurança, nem com

«capacidade sufficiente para armazenar a pólvora
«do commercio, que alli é recolhida.

«As casernas em que os soldados e addidos es-
«tão alojados, além de humidas, não teem ar nem
«luz, do que resulta um grande numero de baixas
«ao hospital. As prisões estão nas mesmas ou peio-
«res condições.

«A artilheria, além de ser muito antiga e de só
«poder servir para dar alguma salva, está, na maior
«parte, apeada, e não tem um reparo que possa ser
«aproveitado; porque o *salalé*, que aqui existe em
«grande quantidade, tem-se encarregado de consu-
«mir a madeira toda.

«É, pois, de urgente necessidade construir um
«quartel, em que o soldado possa ter algumas com-
«modidades, e em que não seja obrigado a dormir
«em tarimba, como actualmente; pois, tendo elle
«cama nos quarteis em Loanda e Mossamedes, pa-
«rece que mais direito lhe assiste em tel-a aqui, por
«viver em peor clima.

«É tambem urgente a construcção de um paiol,
«em que possa ser arrecadada, com segurança, não
«só a pólvora do governo, como tambem a do com-
«mercio; pois, actualmente, está ella em diferentes
«casernas da fortaleza, que não offerecem segurança
«alguma, e d'onde pode ser facilmente roubada,
«como succedeu dias antes de eu tomar posse d'este
«governo.

« Quanto á artilheria, seria conveniente montal-a
 « em reparos de ferro, não só por serem mais bara-
 « tos, como por offerecerem mais duração.

« Estas faltas, que se notam na capital do distri-
 « cto, dão-se tambem nos concelhos; pois tanto no
 « Egypto como em Catumbella os chefes estão mo-
 « rando em casas alugadas, e n'este ultimo concelho
 « até a mobilia que ha na residencia é emprestada!
 « Os fortes tambem precisam concertos, sobre-
 « tudo o de Catumbella, que nem casa tem para o
 « destacamento, nem a artilheria tem montada por
 « falta de reparos.

« Talvez pareça a v. ex.^a exaggeração o que acabo
 « de descrever; infelizmente não é, e por isso não
 « hesito em levar a verdade ao conhecimento da pri-
 « meira auctoridade da provincia, porque estou certo
 « de que ella providenciará, e que não deixará de
 « lhe merecer toda a attenção o districto que tão lar-
 « gamente tem concorrido para a receita geral da
 « provincia, transferindo de seus cofres para o cofre
 « geral e do districto de Mossamedes, desde março
 « de 1870 até hoje, a importante somma de réis
 649:627\$393.

« Ha apenas duas aulas para ensino de instrucção
 primaria elementar, uma para o sexo masculino e
 outra para o feminino. A primeira, funcçãoando
 em uma casa alugada pelo governo e pela camara,
 « sufficientemente espaçosa e regularmente mobilada,

«conta actualmente quarenta e dois alumnos, cuja
«frequencia não é tão regular como fôra para dese-
«jar, o que, emquanto se não pozer em pratica o
«ensino obrigatorio, difficilmente se poderá evitar.
«Era para desejar tambem que se remunerasse me-
«lhor o professor, a fim de que servisse de incen-
«tivo a sufficiencia do ordenado a vir pessoa habi-
«litada tomar o encargo do ensino.

«Na segunda, apesar dos esforços empregados
«pela professora, ainda não foi possivel conseguir
«que se matriculassem mais de duas alumnas».

XX

De 1877, data do relatorio que citámos, até 1879, executaram-se obras e estudos importantes em Benguella, apesar da exiguidade de recursos e das difficuldades de todos os generos, que obstaram a que os engenheiros podessem dar aos seus trabalhos um grande impulso.

Os trabalhos executados foram:

Melhoramentos na residencia do governador do districto;

Diversas obras na fortaleza;

Diversas obras no hospital;

Arranjo da casa da guarda junto da residencia;

Diversas obras na alfandega;

Obras da fortaleza e residencia do chefe em Quilengues;

Obras na fortaleza e residencia do chefe no Dombe Grande;

Planta da cidade de Benguella;

Reparação e conservação da estrada do Cavaco;

Estudo da estrada do Dombe Grande ao Cuio na extensão de 15,5 kilometros;

Construcção começada e em andamento do primeiro lance da mesma estrada.

O chefe das obras publicas reputava ainda necessarias no districto as seguintes obras:

Continuação da construcção da estrada do Dombe ao Cuio;

Estudo da estrada do Benguella ao Dombe Grande;

Ponte do Supa.

E, além d'estas obras, a construcção d'um quartel; residencia do governador; limpeza e reparações do caminho de Benguella a Quilengues; acabamento das obras da alfandega; acabamento das obras da fortaleza; construcção de um paiol; estudo da estrada do Cavaco a Catumbella, e ponte n'este logar.

O fim, que nas obras das colonias da Africa se deve invariavelmente ter em vista, é augmentar as facilidades de communicação; attrair a actividade e os capitaes para os logares mais ferteis e mais productivos; promover o desenvolvimento da agricultura, e mesmo das industrias, principalmente das industrias extractivas, entre os indigenas; ensinar estes a trabalhar, educal-os, instruil-os, dar-lhes occasião de apreciar as maravilhas da civilisação; pôl-os em contacto continuado e pacifico com os colonos europeus; crear centros de actividade, onde não ha hoje senão aptidões productivas; e, finalmente, robustecer a nossa influencia moral, e assegurar o nosso dominio. Para conseguir estes fins, os melhores meios são as vias de communicação, não por mera ostentação, e por chimericas esperanças planeadas, mas reflectidamente calculadas sob os pontos de vista economico e politico; são os pontos fortificados, que possam servir de abrigo aos europeus, e ao commercio regular, e possam impôr aos povos negros a subordinação a leis bem calculadas para um estado de civilisação atrazadissimo; são, enfim, os edificios, onde a administração e os seus delegados possam encontrar condições, que lhes dêem o necsssario prestigio; e onde encontrem os recursos, que a civilisação e a hygiene sabem contrapôr á insalubridade das localidades africanas.

É, pois, claro, que de todas as obras a executar

na Africa, as mais importantes são as da viação — e assim o considerou a commissão de obras publicas de Angola — e em especial a secção que planeou as obras em Benguella; apesar dos escrúpulos respeitaveis do sr. major Rosa.

A rivalidade commercial entre a Catumbella, e Benguella, a que se refere o relatorio citado, é puramente artificial. O commercio nada ganha com tão desastrosa concorrência: e ainda menos ganha a administração publica. A falta da ponte do Supa levou os commerciantes a estabelecerem-se n'um logar mais insalubre, e menos conveniente do que Benguella; a construcção da ponte porá termo aos males a que está dando logar a inoportuna concorrência da Catumbella.

Não é nem justo nem conveniente querer regular artificialmente o commercio: este, para viver desafogado, precisa ser livre. O facto, porém, é que uma causa, puramente artificial, originou o estabelecimento de casas commerciaes na Catumbella: essa causa destroe-se, facilitando por meio de uma ponte a passagem de uma para a outra margem do rio, que separa um do outro os logares rivaes. Esta obra precisa completar-se com uma estrada carreteira, que ligue a ponte com Benguella.

O concelho do Dombe Grande não é enriquecido pelo commercio, mas é essencialmente um concelho agricola. «É, diz o director das obras publicas, q

« unico concelho do districto, onde a agricultura, fundada por europeus, tem tomado mais desenvolvimento, e onde é mais accentuada a tendencia para o seu augmento e engrandecimento. » A esta agricultura, creada pelos colonos, corresponde o desenvolvimento da cultura da terra pelos indigenas: a tal ponto que se pode dizer, « estar alli o celeiro dos districtos do sul, e mesmo da provincia, nas épocas de fome. »

Na nossa opinião, é o desenvolvimento da agricultura indigena o que mais interessa promover. São aquellas terras insalubres, e pouco habitaveis permanentemente para os brancos. Os colonos difficilmente se podem estabelecer alli; e a difficuldade com que luctam os brancos, nas primeiras edades da vida é tal, que poucos podem atravessar esse melindroso periodo. É pois da civilisação e da actividade dos indigenas que tudo ha a esperar. As idéas que se faziam da raça negra, no tempo da escravidão, estão longe de ser verdadeiras. O negro é susceptivel de aperfeiçoamento, de illustração, de actividade, de industria. Ha diversas raças, umas mais intelligentes do que outras, umas em que a evolução das faculdades mentaes attingiu um grau mais elevado do que em outras. A escravidão embruteceu o negro, e fez-lhe perder o grande incentivo do trabalho; o interesse proprio. O regimen da liberdade transformal-o-ha; e essa transformação por

onde melhor se pode conseguir é pela agricultura. Ao europeu cumpre dar o exemplo, encaminhar a actividade, abrir as inexauríveis correntes do commercio; ensinar, dirigir. N'aquelles climas: debaixo da acção d'aquelle sol ardente; onde a agua é tão indispensavel, mas onde ella, empapando a terra, é causa de tão graves e mortíferas enfermidades; o branco não pode trabalhar senão a certas horas, com cuidados hygienicos, nem sempre compatíveis com as necessidades da cultura.

No Dombe Grande a insalubridade é muito consideravel, porque ha alli muita abundancia de agua. Esta encontra-se com muita facilidade, por toda a parte e a pequena profundidade: existe alli, demais, uma grande lagôa, de que se pode tirar muita agua para regas; mas estas circumstancias, que tanto favorecem a producção, são causas de insalubridade.

O concelho exporta farinha, aguardente, milho, etc. A sua exportação tem lugar hoje por uma pequena ponte, para onde os transportes se fazem pelo barbaro meio dos carregadores. A abertura de uma estrada do Dombe Grande para o Cuia servirá muito a fazendas, e terá benefica influencia na producção agricola.

Já hoje o concelho, além do consumo proprio, exporta annualmente um valor superior a 110 contos de réis; sendo 50 contos em farinhas, e 60 contos em aguardente.

Outra estrada de maior utilidade, e que pode melhor ainda contribuir para o enriquecimento do districto, é a que ligue o Dombe Grande com Benguella. Esta estrada daria facil accesso aos productos agricolas que o commercio busca em Benguella: e, além d'isto, atravessaria um importante campo mineiro, que só com boas communicações poderá ser proveitosamente explorado. Existem alli jazigos valiosos de ferro, de cobre e de enxofre; e a exportação d'estes depende, evidentemente, de boas e economicas communicações com o mar.

Os concelhos de Quilengues e Caconda são de muito menor importancia no districto. Alli só se encontra a agricultura indigena; e o commercio é pouco importante. Não é, por em quanto, necessario construir estradas regulares para os dois concelhos; mas é conveniente melhorar os caminhos, para dar facilidades maiores ao transporte dos productos do solo.

XXI

Duas circumstancias dão especialmente importancia ao districto de Mossamedes; o qual, com o de Benguella, fórma a secção de obras publicas ao sul do Quanza. Mossamedes começa, como todos os territorios importantes da provincia de Angola, no littoral; e estende-se, em successivos sucultos, até ao planalto interior que, ao sul da Africa, attinge 1:000 a 1:200 metros. Em Mossamedes pode, em geral, notar-se a existencia de duas successivas elevações; sendo a primeira formada pela planicie, que acaba em Copangombe a 518 metros de altitude; e a segunda, a que é constituída pela serra do Chella, que tem — segundo o sr. major Rosa — 786 metros de escárpa; ficando-lhe acima as terras de Hum-pata. Jau, Lupollo, e Mucamor, conhecido tudo pelo nome generico de Huilla, ou antes Lopollo; e ficando a uma altitude de 1690 metros. Esta circumstancia, conjunctamente com a latitude em que está situado, dá ao districto de Mossamedes muito maior salubridade relativa do que a do resto da provincia.

A esta circumstancia favoravel junta-se a da fertilidade do solo, que faz do districto um territorio eminentemente agricola.

Não pode a estatistica dar-nos a este respeito informações exactas; mas os estudos do director das obras publicas ministram-nos informações sufficientes, para sobre o assumpto formarmos um juizo seguro.

A parte mais importante do districto é a faxa que vae de Mossamedes a Huilla, atravessando Compa-gombe. Nas proximidades do mar encontram-se as seguintes fazendas, cujo valor productivo annual vae determinado segundo um dos relatorios interessantes do sr. major Rosa:

Localidades	Número de fazendas	Valor da producção
Hortas.....	11	12:765\$000
Quipolla.....	22	15:467\$000
Cavalleiros.....	10	28:395\$000
Giraul	8	7:605\$000
S. Nicolau	5	41:250\$000
Pinda.....	6	23:550\$000
Somma.....	62	129:032\$000

Do valor da producção das fazendas no interior não temos informações, mas só do numero d'ellas e

da natureza das suas produções. Das acima notadas as produções principaes são aguardente e algodão.

Eis o que n'um dos relatorios, a que nos temos referido, se lê a respeito das fazendas situadas no territorio interior de Mossamedes:

«Entretanto na parte que diz respeito á importância das differentes localidades, suas fazendas e produção, e deixando as fazendas do Quipolla, Cavalleiro e outras situadas proximo de Mossamedes, começaremos pelas do Munhino.

Numero de fazendas	Produção	Observações
3	Algodão e mantimentos	Uma é chamada de S. José.
»	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	
1	»	

«Quasi todas estas fazendas são de grande área;
 «o terreno é dos mais apropriados para a produc-
 «ção do algodão, se as circumstancias atmospheri-
 «cas auxiliarem aquella cultura.

«Uma grande parte d'estas fazendas, ou orlam
 «a estrada, ou teem feito picadas por entre o matto
 «para as porem em communicação com ella.

«Como se vê, este sitio do Munhino é de grande
 «importancia por seu genero de producção, e dos
 «que apresenta signaes de maior numero de esfor-
 «ços para colonisação.

«Segue-se agora Campangombe:

Numero de fazendas	Produção	Observações
1	Algodão e canna.....	No sitio do Bum- bo
1	» » e café.....	No sitio do Chão da Chella pas- sando o Bru- co.
1	» »	Ao pé do Molom- be.
1	» »	Campangombe.
1	» »	Santa Thereza.
2	» »	Um ao pé do Gi- cuba.
1	Algodão.....	

«São quasi todas estas fazendas importantes, «avultando a do Bumbo, e havendo a notar como «se tem desenvolvido na fazenda do Broco a cultura «do café, que de futuro promette, desenvolvendo-se «mais, uma grande prosperidade áquella fazenda.

«A canna, que alli se produz em grande quanti- «dade, é transformada em aguardente, quasi toda «consumida no concelho e suas circumvisinhanças, «como genero de permutação com o gentio.

«Deixando a parte relativa á Huilla para o ul- «timo lugar, continuemos na enumeração das fazen- «das pertencentes ao concelho do Bumbo, e assim «teremos na Biballa:

Número fazendas	Produção	Observações
1	Algodão, canna, café e mantimentos ..	O café em come- ço.
1	» » » 	O café em mais desenvolvi- mento.
1	» » » 	
1	» » » 	
	» » » e mantimentos ..	
1	» » » 	
1	» e mantimentos	

«Além das fazendas enumeradas, existem duas
«abandonadas pelos seus proprietarios, sendo uma
«em virtude dos consecutivos roubos do gentio.

«Nota-se nas fazendas da planicie da Biballa
«uma grande tendencia para abandonar a cultura
«do algodão, para o que o terreno não é muito pro-
«prio, desenvolvendo-se em compensação a cultura
«do café, genero muito mais rico, que alli, ao que
«parece, se dá muito bem, podendo ainda para o fu-
«turo estender-se esta cultura ás encostas da serra,
«onde igualmente produzirá muito bem.

«Do que fica dito se vê que, sendo já hoje a Bi-
«balla uma localidade de bastante importancia, essa
«importancia crescerá espantosamente se a cultura
«do café alli se desenvolver, como é de esperar.

«Tem igualmente esta localidade, como circum-
«stancia favoravel, uma maior regularidade de chu-
«vas do que o resto do concelho.

«Para terminar a enumeração das fazendas do
«concelho do Bumbo, seguir-se-hão as fazendas no
caminho da Biballa para Campangombe.

Numero de fazendas	Produção	Observações
1	Fazenda na Assumpção, productiva, mas abandonada em virtude dos continuos roubos e ataques do gentio.
1	Algodão, canna e mantimentos.....	Em Maconge.
1	" " "	Na Tampa.
1	" " "	Tentativas para café
" "		

A principal produção d'estas fazendas é aguardente de canna.

« Os caminhos d'estas fazendas para Campongombe são feitos pelos proprietarios, e não estão em mau estado.

« Em todas as propriedades enumeradas é notavel o character de ordem existente, disciplina dos serviços, e o methodo seguido na direcção do trabalho. Uma grande parte d'ellas possuem já machinas de moagem, ou tendo por motor o vapor ou a agua corrente, e quasi todas possuemapparelhos distillatorios.

«Quasi todas estas fazendas possuem bastantes
 «carros para o seu serviço, tendo necessidade de
 «uma grande quantidade de gado, pois para cada
 «carro são necessarias quatro e mais juntas de bois.

«É á posse do gado que os proprietarios devem
 «os maiores incommodos e perigos, provenientes do
 «gentio, pois é a presa que este mais deseja e busca.

«O estado do desenvolvimento agricola do con-
 «celho de Bumbo é devido principalmente ao nu-
 «cleo de colonias. que em tempo se estabeleceu em
 «Campangombe.

«Além dos valles e terrenos já ferteis d'este con-
 «celho, segundo informações por mim collidas, exis-
 «tem para o norte e oeste magnificos terrenos, muito
 «mais ferteis nas margens do Bentiaba, terrenos
 «que de futuro, sendo occupados e conveniente-
 «mente agricultados, podem formar uma das partes
 «mais productivas do districto.

«Passemos agora á descripção do concelho da
 «Huilla.

«Em tempos foram organisadas duas colonias de-
 «nominadas agricolas, que marcharam para a Huil-
 «la, — uma allemã, outra militar. Ambas essas colo-
 «nias, por motivos que me não cabe expender, fo-
 «ram disseminadas e mesmo annulladas; não satis-
 «fazendo aos fins a que eram destinadas, e entre-
 «gando-se ao negocio, em vez de ser á agricultura,
 «os poucos individuos que alli ficaram.

«Hoje, segundo o que vi, e pelo que me informou, é que a agricultura alli está um pouco, não direi desenvolvida, mas aceite pelos individuos que alli residem.

«É por isso que é realmente desanimador o aspecto d'aquelle concelho. A agricultura está limitada ao aproveitamento de mui pequenas áreas de terreno, e o commercio, apesar de ser o modo de vida geralmente aceite, não prima pelo seu desenvolvimento.

É verdadeiramente penoso ver este estado de coisas. Os terrenos são alli fertilissimos, produzem com enorme abundancia o trigo, milho, feijão, fructos dos climas temperados, todas as leguminosas, e mesmo tem todos os indicios de que alli se possa cultivar com feliz exito o café, a vinha e a oliveira. Para provar a fertilidade d'aquelle torrão basta dizer que o trigo dá alli por cada semente, que se deita á terra, oitenta, noventa, chegando ás vezes a cento e vinte sementes de producção.

«Em contraposição a esta fertilidade, ha a avareza no cultivo; pois que os poucos que cultivam, assim mesmo só cultivam para o seu gasto durante o anno.

«Não produzem, é verdade, os terrenos da Huila os generos puramente tropicaes; mas, sendo tão ferteis em generos europeus, não valerá a pena a sua cultura para os gastos da provincia, e mesmo para exportar?

«Existem proximo á Huilla os campos da Hum-
 «pata, e é ahí que os indícios da fertilidade ainda
 «crescem e fazem crer n'uma abundancia maravi-
 «lhosa. Aquelles terrenos não só poderão produzir
 «com extrema abundancia todas as gramineas, co-
 «mo também já produzem, cultivados pelo gentio,
 «tabaco, de muito boa qualidade. Em vista d'isto,
 «não existirá alli uma grande fonte de riqueza?

«Além d'estas circumstancias, o magnifico clima
 «d'aquellas paragens, a temperatura moderada, não
 «são elementos dos mais preciosos para uma boa
 «colonisação?

«Estes problemas, cujo desenvolvimento me não
 «cabe, nem são da indole d'este relatorio, são com-
 «tudo importantissimos, pois talvez n'elles resida
 «a solução do problema mais complexo da colo-
 «nisação».

XXII

Pelo que fica anteriormente indicado, pode conhe-
 cer-se que o districto de Mossamedes,—notavel
 pela sua relativa salubridade—é naturalmente um
 districto agricola. Está longe de ser prospero o seu

estado, mas n'isto influem diversas causas; sendo uma das mais poderosas a desordem em que mantem o trabalho rural as funestas reminiscencias e depravados costumes, que deixou o horriavel estado de escravidão em que por muitos annos permaneceu o negro.

Alli, onde o capital introduziu já machinas para preparo da canna e do algodão: onde entrou já, como poderoso motor, a machina de vapor; onde se pratica a distillação com os melhoresapparelhos; nada impede o progresso senão a falta de maior affluencia de capitaes; uma comprehensão mais perfeita dos proprios interesses pelos proprietarios e agricultores; o desengano de que não podem voltar os tempos miseraveis do trabalho servil; a convicção de que o trabalho livre e remunerado é o unico admissivel á luz da moral e o unico verdadeiramente productivo; e, enfim, o empenho legitimo e racional de trazer os indigenas ao nosso intimo e pacifico convivio, de os associar ás nossas produções, ao nosso commercio, aos nossos lucros; — extinguindo assim, em vez de os excitar, os instinctos de guerra que ainda existem no sertão, onde maiores lucros se poderiam auferir da cultura da terra.

O clima e a fertilidade do solo — principalmente além da região litoral—, assim como a propria historia de Mossamedes, estão ensinando que, mais para alli do que para outra parte de Angola, é op-

portuno attrair a emigração européa: não para os trabalhos rudes do campo, porque para esses não tem a raça branca as condições necessarias em tal clima, mas para encaminhar, dirigir, ensinar, civilisar os indigenas, e abrir-lhes novas fontes de riqueza. Vê-se bem qual é a natureza da emigração que convém promover; porque, sendo mal dirigida e mal composta, esta pode produzir resultados funestos em vez de melhoramentos reaes.

Para conhecer os graves inconvenientes dos erros praticados pelos colonos, e consentidos, ou mesmo aggravados pela auctoridade, é de summa utilidade a instructiva conferencia, que na Sociedade de Geographia fez o sr. Ferreira de Almeida. Lê-se alli:

«É ainda, sscrrendo-me á opinião do meu antecessor, o sr. F. do Amaral (governador que foi também de Mossamedes, e official energico e intelligente), que eu provarei que, pela ampla acção do colono, e por más auctoridades temos alienado o espirito do indigena; no seu relatorio de 25 de outubro de 1879 diz: — «Ha sempre toda a vantagem em continuar as relações amigaveis com os chefes das tribus gentilicas, no intuito de nos insinuarmos no seu espirito, e procurarmos por todos os meios fazer-lhes desvanecer idéas menos justas, mas ás vezes, infelizmente, justificadas, que, ácerca das auctoridades portuguezas, e dos brancos em geral, teem alguns d'elles.

É manifesta a causa d'esta desconfiança; e, para «que não haja duvidas sobre ser devido ao character «do indigena, mas sim provocada pelos nossos abusos, encontra-se, mais adiante, no mesmo relatório: — «Os carregadores (indigenas) eram dos melhores; e tive mais uma occasião de ver que, quanto «mais do interior, e menos contacto tem tido com «os brancos, mais doces e mais exactos são os pretos da raça hottentote, no cumprimento do seu dever».

Os abusos, que teem provocado a desconfiança e decerto o odio dos indigenas, acham-se indicados em breves palavras na sinistra apreciação que na citada conferencia se faz do espirito humanitario da colonia. «Não tem indignações humanitarias, diz o «sr. Ferreira de Almeida, a colonia que devora os «braços que lhe dão vida, porque não tem indignações humanitarias a colonia que não paga o trabalho, e que o estimula com a prensa do algodão, «com o carcere, com os troncos, com as gargalheiras, com os ferros, com o azorrague, com o açoute, «com as manilhas, finalmente; e, isto é mais horrendo, com a morte por submersão, com a morte, «queimando o serviçal, com o cóрте das orelhas, e «com deformidades e atrocidades, que a decencia «manda calar.»

Este quadro das ignomias praticadas pelos colo-

nos explica o horror, que causamos ás raças negras; e não faltam provas da verdade d'elle nas paginas, verdadeiramente lugubres, da interessante conferencia a que nos referimos.— E, depois d'isto, queremos reclamar perante a Europa culta o nosso direito a monopolisar a posse da Africa, cerrando ao mundo o commercio d'esse vasto continente, e querendo d'elle excluir a acção cooperativa das outras nações na civilisação dos negros!!

Segundo os dados ministrados pela conferencia que temos citado, conclue-se: «que a faxa marítima do districto de Mossamedes, a partir de S. Nicolau para o sul, e com uma profundidade de dez leguas, é quasi completamente inculta, se não estéril, á excepção dos valles, dos rios e de ambas as torrentes, que n'esta faxa representam, quando muito, a decima parte da área traçada.»

É, pois, nas regiões interiores, que a cultura é possível e proveitosa; mas, como esta carece de braços, e estes se não podem, nem se deve consentir que se obtenham senão pelo trabalho livre, salariado e indigena, claro é que tudo que afaste de nós a confiança e a sympathia do negro, tende a destruir em Mossamedes — como no resto da Africa — todos os germens de riqueza, todas as condições de prosperidade.

«Antes de 1849 o porto de Mossamedes não foi mais do que uma feitoria para embarque de ne-

«gros para o Brasil, America e Cuba» dizem n'um memorial os proprios colonos de Mossamedes. D'esse tempo data a devastação d'aquella provincia, e o justo odio que os negros tem aos seus perseguidores.

Fallando dos indigenas do Corosa, lê-se na citada conferencia: «foram victimas de umas epidemias que lhes causaram grandes estragos, e, se estas duas epidemias não apparecessem, teriam de emigrar, porque, tendo-lhes sido tirados todos os seus terrenos, não teem hoje terreno nenhum: — as tribus em geral tendem a desapparecer gradualmente, e todos os antigos moradores conhecem uma grande diminuição de população; onde a differença e ainda mais sensivel é no interior, onde se encontram vestigios de senzalas, onde forçosamente habitaram tribus muito mais numerosas do que hoje existem; em circulos de mais de 100 metros encontram-se seixos grandes e chatos, uns furados, outros com profundas cavidades, provenientes da fricção de pedra contra pedra para moer milho; escapa ao exame exacto o tempo necessario para reduzir as pedras a este estado».

Em outros logares se encontram vestigios analogos — até de canalisação regular de aguas no Bumbo — e isto está indicando que o trafico e a escravidão tudo devastaram, esterilisaram tudo, e fizeram um povo indolente e sem energia de um povo

laborioso e susceptível de progredir e de se instruir. Espoliaram esse povo do terreno que possuía, tiraram-lhe os gados, venderam uns como escravos para remotas regiões, os outros escravisaram-n'os na própria terra de que elles foram os donos, e os outros, enfim, obrigaram-n'os a lançar-se na vida nomada. E hoje querem continuar — os homens que, por escarneo, se chamam civilisados — no mesmo *systema* vil e ignobil, e dão como razão philosophica o serem os negros inimigos do trabalho e incapazes de progresso!

XXIII

O districto de Mossamedes é, como anteriormente vimos, o que mais condições agricolas possui já hoje, e mais apto está para n'elle se promover o trabalho indigena, e a colonisação européa, nos limites em que esta nos parece possível. Mas a parte mais importante do districto não é a faxa littoral, são as zonas interiores; e por isso se torna evidente a importancia das vias de comunicação entre estas zonas e o porto de Mossamedes. A estrada que estabelecer essa comunicação deve considerar-se uma

das obras mais urgentes em toda a provincia de Angola. É este um dos casos em que a facilidade de communicações transforma, não só as condições economicas, mas as condições politicas de uma região; e faz de desertos, centros activos de producção e de riqueza.

A commissão de obras publicas considerou, com razão, a principal questão de viação do districto a que é relativa aos dois concelhos do Bumbo e da Huilla; e n'este sentido encaminhou os seus primeiros e interessantes estudos. Ao partir de Mossamedes, o caminho vae ao norte, ao valle do rio Giraul; depois de passar uma serra e transpor dois rios, o Bera e o proprio Giraul. Em seguida a este rio sobe o caminho uma grande e perigosa rampa. Vencida a rampa, entra-se n'um terreno onduloso, até á planicie denominada dos Odres. Entrando o caminho n'uma zona de morros de origem vulcanica até ao lugar da Pedra Pequena, que fica a uns 30 kilometros do rio Giraul. Para chegar a este lugar, tem o caminho de atravessar extensos areaes, que difficul-tam a construcção, e que, sem as obras que a arte aconselha, tornam muito difficil a tracção dos vehiculos. Da Pedra Pequena á Pedra Grande vão uns 10 kilometros de um terreno analogo ao anterior; e d'este ultimo local vae o caminho a um sitio chamado a Pedra da Providencia; sendo o seu estado, por uns 17 kilometros, bastante regular e transita-

vel. Todo este espaço atravessado pelo caminho, desde Mossamedes á Pedra da Providencia, é quasi sempre arido, e privado de nascentes de agua. Esta circumstancia difficulta em extremo a viação, e dá singular importancia aos pontos denominados Pedras, a que nos temos referido; pois que se formam aqui poços, mais ou menos importantes, em que se junta alguma agua potavel. Claro é que, em uma parte do anno, os poços muitas vezes seccam; do que resulta morrerem á sede os animaes empregados no transporte de mercadorias, e ser necessario encaminhar todas as aguas da chuva para os poços que se conservam nas Pedras.

O caminho, passada a Pedra da Providencia, principia a descer para leste; e, como ha muito menos escassez de agua, a vegetação vae-se tornando mais abundante e robusta. Esta descida continúa até ao valle do rio Muninho, o qual fórma um ramo do Giraul, e em cujas margens existem importantes culturas. O caminho segue o valle; e, torneando um contraforte da serra de Chella, atravessa os rios Gimba e Mulombe, e entra na planicie do Capan-gombe, onde fica a séde do concelho do Bumbo.

Esta planicie estende-se pelas faldas da serra da Chella, a qual hoje corta as communicações para os fertéis terrenos da Huilla. Logo na primeira exploração, a commissão de obras publicas se occupou em estudar o modo de transpor a serra.

Transposta a serra—o que se não pode conseguir senão vencendo grandes declividades—ha que atravessar os fertilissimos campos da Humpata, onde prosperam as produções vegetaes dos climas temperados, e que, n'uma largura de 13 kilometros aproximadamente, são atravessados por diversas linhas de agua, que lhes augmentam a fertilidade. Aos campos segue-se, até á Huilla, uma zona de vegetação arborea, que mede uns vinte kilometros.

Esta rapida descripção pode dar idéa da importancia d'esta via de circulação, que ponha em comunicação Mossamedes com a Huilla; e mostra o difficil estudo que teve de executar a zelosa commissão de obras publicas. Á construcção d'esta estrada se subordina naturalmente toda a viação do districto de Mossamedes; e por isso nada admira que ao seu estudo dêsse a commissão o primeiro e mais importante lugar.

Pelo relatorio do sr. major Rosa, datado de 1 de janeiro de 1879, estava feito:

O estudo, orçamento e construcção de um lanço de estrada de 2:225 metros, na Pedra Pequena;

O lanço de estrada do Giraul, projectado e orçamento, na extensão de 2:142 metros, já começado a construir;

O lanço de estrada de S. Thereza a Capangombe, na extensão de 4:462 metros, estudado, projectado e prompto a começar;

O lanço da estrada de Quipolla, na extensão de 6:929 metros, estudado e projectado, e só faltando a approvação para entrar em construcção;

O lanço da estrada do alto do Giraul ao alto do Binga, na extensão de 6:759 metros, estudado e concluidos os trabalhos de campo;

O lanço da estrada da Providencia ao Nascente, na extensão de 5:412 metros, estudo e trabalhos de campo concluidos;

A ponte sobre a ribeira da Cascata na Huilla, projectada e orçada;

Um muro de suporte e deposito de agua no sitio da Pedra Grande, começados a construir;

As obras para deposito de aguas na denominada Pedra do Major, já projectadas e orçadas.

Além das obras de viação e de abastecimento de aguas, outras interessam immediatamente o nosso dominio. São as que asseguram a nossa força, taes como fortificações e quartéis; e as que dão prestigio e influencia á administração. D'esta natureza são: as obras, projectadas, orçadas e em construcção, na fortaleza de Capangombe; as obras na fortaleza de S. Fernando; as obras na fortaleza da Huilla; as obras no quartel de caçadores 5; os trabalhos no edificio da alfandega, no palacio do governador, no hospital de S. Fernando, etc.

No relatorio a que nos referimos lê-se o seguinte, que merece meditar-se:

«As estradas apontadas estão por sua natureza
«propria justificadas, pois o seu fim é darem com-
«municações faceis a centros onde já a agricultura
«está desenvolvida, e por isso com jus á sua con-
«strução. De todas estas, aquella sobre a qual po-
«deriam ser levantadas algumas duvidas é a da
«Huilla, por não poder dar já resultados propor-
«cionaes á despeza, devéras importante, que tem
«de fazer-se; comtudo, se attendermos aos seus re-
«sultados mediatos, ha grandes probabilidades de
«que sejam importantes, sobretudo, se aquelle con-
«celho for colonisado — como deve ser —, poden-
«do-se tornar assim um dos centros mais producti-
«vos da provincia. Não me demorarei, pois, n'esta
«analyse, para a qual já expuz os elementos neces-
«sarios.»

INDICE DO VOLUME I

A

	PAG.
Abolição da escravatura	18, 19, 23, 25
" " em S. Thomé.....	114, 115
" " em Angola.....	150, 151, 191
Abandono do sertão de Angola.....	175
Adiantamentos aos membros das expedições de obras pu- blicas	34
Agricultura em Cabo Verde e Guiné.....	48, 49
Agricultura indigena em Angola.....	272
Alliança ingleza nas colonias.....	38, 39
Angola.....	147
Angolares em S. Thomé.....	223
Ambriz	161, 166
Aptidões productivas de S. Thomé e Principe.....	137
Arimos em Angola.....	173
Assucar em Santo Antão.....	88
" em S. Thomé.....	99

B

	PAG.
Baptista de Andrade.....	239
Benguella	187, 260
Bullas dos papas permittindo a escravatura	12
Bongues.....	171

C

Cabo Verde (Ilhas)	46, 53
Cacau em S. Thomé	107
Café em S. Thomé	107, 119
Canna saccharina na Madeira e S. Thomé	13
Caminhos de ferro.....	39, 40, 180, 200, 233, 250
Carregadores	200, 203, 211
Catumbella.....	261
Chuvas em Cabo Verde.....	55
Colonisação em Angola ..	178
Colonos (abusos).....	186, 287
Commercio de Angola	199, 201
Commercio de escravos (muito antigo) ...	12, 14, 15, 16
» estrangeiro em Guiné.....	50, 51
» no Zaire.....	155
Companhia de Cacheu e Cabo Verde.....	18, 91
» do Pará e Maranhão.....	91
Conversão pela escravidão	13
Corrupção em Angola	149
Culturas em Cabo Verde	54
Cunene (Rio)	159, 187
Curadorias	127

	PÁG.
Custo do trabalho livre e escravo	421
Conquista de Angola	175, 192
" pazifica	159
Cultura em Angola	177
Congregações missionarias.....	196, 197

D

Decadência.....	8, 9, 11
Decadência de S. Thomé.....	400
Despeza das colonias no <u>seculo xvi</u>	10
Deveres que se nos impõem como nação colonial...	37, 118
Direitos reservados nos tratados	166
Direito de soberania limitado	37, 38
Dombe Grande.....	271
Domínio hespanhol.....	253

E

Estrada de Mossamedes para a Huilla.....	291, 292
Expedição de obras publicas.....	30, 31, 32, 33
Extinção do trafico em Moçambique.....	26
Emigração em Mossamedes.....	285
Emigração portugueza para o Brasil.....	45
Empréstimos para obras publicas.....	35
Escravos em Cabo Verde	17, 18
" em S. Thomé.....	120, 121
Ensino profissional para os negros.....	125
Escravidão em Portugal, conforme Cleynaerts	13
Exportação de Cabo Verde	59

F

	PAG.
Fazendas e culturas em Mossamedes	276, 277, 278 279, 280, 281, 282.
Feiras	201, 202
Ferreira Ribeiro	210
Fortes na costa de Moçambique	176
» » de Angola	176
Francezes na Guiné	50, 90, 91, 92
Fronteiras mal definidas, perigo	157, 158
» ao sul e norte de Angola	160, 164

G

Gados em Cabo Verde	56
Guiné	89, 92, 93
Guiné separada de Cabo Verde	51, 52
Guiné é um emporio commercial	52

H

Hollandezes em Angola	193
Huilla	190
Humpata	189, 292

I

	PAG.
Importação de escravos	13
Imposto para obras publicas	27
» » » » em Cabo Verde.....	63, 69
» » » » em Angola.....	219, 220
Injurias aos homens publicos.....	21, 22, 23, 31
Injurias, são estupidas e inuteis.....	23
Instrução publica	267
Intrigas dos jesuitas em Angola.....	148
Invasão hollandeza em Angola,.....	148
Invasão da civilisação na Africa.....	254

J

Jesuitas em Angola.....	194, 195
J. John Monteiro (Descripção de Angola).....	182

L

Lei de obras publicas.....	28, 29
Liberdade dos negros	20
» » em S. Thomé.....	122
Libertos	123
Limites geographicos de Angola	153, 154
Lourenço Marques	28, 29

M

	PAG.
Marquez de Sá da Bandeira	18, 117
Mendes Leal	238
Missões em Angola	193, 194, 252
Monopolios, não podem sustentar-se	37, 157, 162
» no Zaire	155, 156
Mossamedes	188, 274, 284, 290
Movimento commercial em Cabo Verde	59, 60
» » em Santo Antão	87
» » em Guiné	94
» « em S. Thomé e Príncipe ..	109, 132
» « em Angola	207, 208
Mundombes	190

N

Navegação dos rios	164
Navegação do Zaire (Livre)	166

O

Obras publicas	27, 28, 77, 213, 270
» » em Cabo Verde	47, 61, 74, 75, 76
	78, 79, 80, 81, 82, 86.
Obras publicas em S. Thomé	125, 140
» » em Angola	164, 214, 222, 226
	227, 293, 263, 268.

	PAG.
Obras publicas (Mau systema).....	222
Opinião de Xavier Botelho sobre a civilisação das colo- nias.....	416
Opinião publica enganada.....	165
Orçamento do caminho de ferro de Ambaca .	241, 242, 255
Origem da conquista de Angola	147

P

Parecer da Associação Commercial de Loando sobre ca- minho de ferro.....	245
Paulo Dias	148
Pedras e poços em Mossamedes	291
Periodos da historia colonial	5
» das conquistas.....	6
» dos monopolios.....	7
Politica moderna e politica antiga	38, 39, 212
» de cooperação.....	162, 164, 167, 168
População de Cabo Verde	57
» da Guiné	94
» de S. Thomé e Príncipe	106, 129, 130
» de Angola	206
Portos em Cabo Verde	67, 73, 74
Prasos da corôa em Moçambique	16
Príncipe (Ilha)	102, 108
Produção e commercio de Angola	204

R

Rebello da Silva	214, 237
Relações de Angola	169, 186

	PAG.
Obras publicas (Mau systema).....	222
Opinião de Xavier Botelho sobre a civilisação das colo- nias.....	116
Opinião publica enganada.....	165
Orçamento do caminho de ferro de Ambaca .	241, 242, 255
Origem da conquista de Angola	147

P

Parecer da Associação Commercial de Loando sobre ca- minho de ferro.....	245
Paulo Dias.....	148
Pedras e poços em Mossamedes.....	291
Periodos da historia colonial	5
» das conquistas.....	6
» dos monopolios.....	7
Politica moderna e politica antiga	38, 39, 212
» de cooperação.....	162, 164, 167, 168
População de Cabo Verde	57
» da Guiné.	94
» de S. Thomé e Príncipe.....	106, 129, 130
» de Angola.....	206
Portos em Cabo Verde.....	67, 73, 74
Prasos da corôa em Moçambique.....	16
Príncipe (Ilha)	102, 108
Produção e commercio de Angola.....	204

R

Rebello da Silva.....	214, 237
Regiões de Angola	169, 186

	PAG.
Rendimento das colonias no seculo xvi.....	9, 10
» » » antes de abolido o trafico	19
» de Cabo Verde.....	60
» de S. Thomé e Principe.....	112, 113, 134
» de Angola.....	209
Resistencia á abolição do trafico	21, 24
Rios de Angola	170

S

Santo Antão de Cabo Verde	83
S. Thomé.....	99, 101, 102, 103, 104
S. Thomé sacrificado ao Brasil	47, 100
S. Thiago de Cabo Verde.....	64, 66
Sousa Coutinho (D. Francisco Jeronymo).....	149

T

Trabalhadores da serra Leoa, Libania, etc...	126, 127, 128
Trafico	11, 148, 162, 205, 206, 289
Trafico clandestino.....	20, 21
Transformação de S. Thomé.....	138
» económica de Angola.....	152, 153
Transportes em Santo Antão.....	85
Tratado com França sobre as fronteiras de Angola	165
Tratados com Inglaterra.....	166
Tratado de Lourenço Marques	40, 41, 164
Tratado do Zaire	162

V

	PAG.
Valles em Angola.....	172
Vegetação no littoral (Angola).....	172
» na zona montanhosa (Angola).....	179
» no planalto (Angola).....	181
Vias de comunicação em Cabo Verde. 68, 70, 71, 72, 73	
» » em Angola. 177, 179, 210, 232, 237	

Z

Zaire.....	41, 42; 154, 160
Zaire (Os nossos direitos).....	161, 162 167
Zaire em comunicação com o Quango.....	167
Zonas do territorio de Angola de oeste a leste	169, 177, 180