

# Revista de Guimarães

Publicação da Sociedade Martins Sarmento

## **SUBSÍDIOS PARA O ESTUDO DE UM PLANO DE FOMENTO COLONIAL. RESUMO DE UM RELATÓRIO.**

MACEDO, Alberto Cardoso Martins de Meneses

Ano: 1941 | Número: 51

---

### **Como citar este documento:**

MACEDO, Alberto Cardoso Martins de Meneses, Subsídios para o estudo de um Plano de Fomento Colonial. Resumo de um relatório. *Revista de Guimarães*, 51 (1-2) Jan.-Jun. 1941, p. 95-115.

---

Casa de Sarmiento  
Centro de Estudos do Património  
Universidade do Minho

Largo Martins Sarmento, 51  
4800-432 Guimarães

E-mail: [geral@csarmento.uminho.pt](mailto:geral@csarmento.uminho.pt)

URL: [www.csarmento.uminho.pt](http://www.csarmento.uminho.pt)



Este trabalho está licenciado com uma Licença Creative Commons  
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

# Subsídios para o estudo de um plano de fomento colonial

(Resumo de um Relatório)

---

No Relatório, que apresentei a *Companhia do Fomento Colonial*, ao regressar de Angola, em Novembro de 1939, onde fui proceder a um estudo sôbre colonização, quis, antes de tratar do assunto em especial, apresentar, o melhor que soube, tudo o que de bom e de mau observei nessa Colónia. Pretendi assim fazer uma exposição crítica do ambiente de Angola, por entender que êle condiciona as soluções de casos particulares.

Fazem parte integrante dêsse ambiente — a situação económica, os encargos tributários, o desenvolvimento dos meios de comunicação, a posição climatológica das regiões, a capacidade de trabalho e de assimilação cultural dos indígenas, a concorrência estrangeira no tráfego e na indústria, as culturas ricas, e mesmo as pobres, de produtos exportáveis, e muitos outros aspectos que definem e caracterizam a vida de Angola, vida que se quer intensificar e melhorar, para valorização do nosso domínio e cumprimento dos nossos deveres de povo colonizador, sem esquecer todo o interêsse que desta acção pode advir para a Metrópole.

Isto demonstra que colonizar não significa explorar, no sentido restrito do termo. Colonizar impõe sacrifícios, embora devam evitar-se os que forem verdadeiramente estéreis. Há uma solidariedade política entre a Metrópole e os nossos domínios ultramarinos. Essa mesma solidariedade deve manter-se em todos os outros campos, nomeadamente no económico, aspecto que especialmente pretendi focar no meu trabalho.

Dentro das possibilidades de Angola, que procurei estudar, e dentro das possibilidades do Continente, que são conhecidas, tentei esboçar um plano de acção tendente a melhorar as condições económicas desta Colónia, o que viria debelar conseqüentemente as crises metropolitanas do mesmo carácter. Tratando-se de um simples plano de conjunto, não pode conter soluções de casos especiais. Nem as dificuldades de ordem secundária, que apresento, devem considerar-se factores negativos da idéia geral que se impõe. Os incidentes não passam de meros elementos de informação para quem, de direito, tenha de realizar o plano geral.

O problema dos transportes baratos é, já de si, um assunto grave que exige estudos complexos, dependentes de fenómenos variáveis, cálculos de concorrência e dados de previsão para os quais nem sempre as informações estatísticas, quando as há, podem fornecer soluções exactas.

Outra dificuldade tremenda é o sistema tributário, que manifestamente não pode diluir-se até à anemia, nem elevar-se e apertar-se até à asfixia.

O estabelecimento de colonos da Metrópole nos nossos domínios africanos, não deve ser um êxodo de criaturas em condições de vida inferior e precária, que para ali vão sujeitar-se a serviços incomportáveis, num clima hostil, nem tão pouco caravana de aventureiros que vá tentar fortuna à sombra de arvoredos frondosos, só para dirigir pretos e viver do trabalho duro que eles possam produzir. O excedente da nossa população, tem de escoar-se para as colónias, mas em condições tais que seja possível fixar ali essa população, sem dificuldades de regresso à Metrópole, no caso de não encontrar no ultramar um bem-estar compensador do sacrifício que fêz. Por outro lado o excedente da nossa produção, verificado em determinado período histórico, terá de ir igualmente para o ultramar, na quota parte que seja possível, mas sem que os industriais e agricultores metropolitanos alimentem ilusões, julgando poderem produzir sem conta nem medida, convencidos de que o mercado africano terá capacidade para tudo absorver. Será fatalmente um critério catastrófico aumentar a pro-

dução, sem se atender previamente à colocação do produto.

O dinheiro dos capitalistas do Continente deve procurar fomentar as empresas constituídas, ou a constituir, que se proponham desenvolver a indústria, a agricultura ou o comércio colonial. Será bem mais meritório, bem mais patriótico entregar a essas empresas o capital português (pequeno em relação ao capital estrangeiro, todavia apreciável), do que confiá-lo a empresas congêneres, que vivem em terras estranhas, para enriquecer outros países. É um princípio de patriotismo e de economia.

Mas as empresas portuguesas terão de inspirar confiança, e esta só se obterá, sendo nomeados para os altos cargos directivos e técnicos aqueles que já tenham dado provas de competência e probidade. Refúgio de audaciosos, sem quaisquer qualidades que os recomendem, não devem ser as direcções de tais empresas, ainda que êsses validos da sorte se apresentem... vistosos e emplumados! A competência administrativa e a assistência técnica têm de ser qualquer cousa de muito sério, que se imponha pelo seu valor real. É a parte moral do problema. Só assim o capital, naturalmente cauteloso, pode afluir.

Ora essa competência não se adquire, percorrendo com os dedos os mapas de Africa, ou lendo romances de aventuras no ultramar. Só pode ficar a conhecer bem a Africa quem, com permanência, tiver suportado os contratemplos que ela oferece, na variedade das suas regiões e dos seus climas; quem tenha tido necessidade de substituir, em momentos graves, e por não haver a quem recorrer, os médicos e enfermeiros, tratando-se e tratando os companheiros europeus e indígenas que estejam ao seu serviço; quem se tenha obrigado a abrir estradas, a improvisar pontes, a dirigir construções, etc., por não haver a seu lado engenheiros ou mestres de obras; quem, pelo convívio com o preto, tenha compreendido bem a sua índole para, com firmeza e humanidade, tirar d'êle o máximo de trabalho compatível com a sua capacidade; quem tenha observado o efeito que o clima produz nos homens, nas terras, nas culturas, e assim consiga aprender como deve proceder e traba-

lhar ; quem tenha analisado, com inteligência e atenção, tudo quanto se relacione com a vida agrícola, comercial e industrial da colónia. Numa palavra, para conhecer a Africa não basta ter lido, ou saber de cor, que ela existe. E' preciso ter experimentado, no meio próprio, as dificuldades que ela opõe à acção do colono europeu.

Ninguém pode ensinar o que não sabe. E, muito especialmente em questões coloniais, só um estudo consciencioso e uma grande experiência dão autoridade. Mas essa experiência só pode adquirir-se passando pela Africa com olhos de ver. Só assim conseguimos ficar com uma noção clara do que aquelas terras são e representam para nós ; só assim podemos emitir uma opinião firme, sem dependermos servilmente da opinião dos outros, nem sempre sincera ou seguramente baseada. Para estudar as emprêsas africanas, é preciso conhecer não só como prosperaram umas e como se arruinaram outras, mas como se comportou o material humano, quer para o engrandecimento de umas, quer para o esfacelamento de outras.

Há heroísmos e tenacidades que vencem conscientemente, como há ousadias que triunfam por mero acaso. Há vítimas da fatalidade e da ilusão, como há sacrificados à maldade e à ignorância dos colaboradores. De tudo isto conheço casos concretos. As soluções de carácter económico têm também o seu ambiente, ao qual não é estranho o aspecto moral. Assim eu pretendi dar uma idéia da complexidade de qualquer problema colonial, englobando no seu desenvolvimento e solução outros problemas subsidiários.

Os problemas de economia colonial estão cheios de espinhos, dos mais traiçoeiros. Lucros resultantes da melhor solução desses problemas só podemos esperá-los a largo prazo, se os planos estabelecidos forem minuciosamente estudados e rigorosamente executados. Chegar, vencer e enriquecer, é só para os sonhadores, mas não para os verdadeiros colonizadores. Combatendo tais erros e ilusões, permito-me focar e dar publicidade nestas páginas a alguns aspectos mais sugestivos extraídos do meu citado *Relatório*. São outros tantos problemas de interesse particularmente flagrante, dificuldades que

encontrei na sua solução, embargos que tantas vezes é preciso vencer. E, expondo tais dificuldades, não tento criar uma atmosfera espessa, impenetrável, que asfixie tôdas as energias dos que sentem a necessidade de ser úteis. Apontando obstáculos, pretendo apenas tirar ilusões a espíritos primários, que tudo solucionam à mesa do café, e discutem com superior desenvoltura assuntos que mal conhecem pela rama. Não faço uma obra de pessimismo, de mãos caídas. Exorto a que se trabalhe com visão larga, persistente, com conhecimento de causa, com espírito de sacrificio, com vontade de servir os interesses da colectividade, superiores aos interesses da clientela ou de grupo, quasi sempre incompatíveis. Com probidade e competência, muito se poderá fazer.

No intuito de exemplificar e demonstrar com dados concretos a verdade com que descrevi os males que afligem, no quadro da economia nacional, tantos dos nossos produtos coloniais e metropolitanos, apresentei, no meu *Relatório*, diversos mapas elucidativos, citações e transcrições, que aqui tenho de omitir dada a índole e pequena extensão deste simples resumo.

Todavia não quero deixar de citar um exemplo típico, dos muitos que ali dou. E' o caso do que succedia em 1938 com cada pipa de 500 litros de vinho verde, que, custando em Portugal 300~~000~~, chegava já ao litoral de Angola por 1.399~~065~~, e a Teixeira de Sousa, limite da linha férrea de Benguela, por 2.207~~065~~! Aumento inacreditável, devido a causas várias, como sejam — o custo do vasilhame, que não regressa ao fornecedor para assim se proteger a indústria nacional de tanoaria, as pautas alfandegárias e impostos diversos, e, finalmente, os elevadissimos fretes marítimos e terrestres.

No quadro respeitante à exportação deste produto apresentei, devidamente discriminadas, tôdas as despesas com que a mercadoria era onerada.

Este exemplo mostra como o viticultor, que imobiliza capital na sua propriedade, que cultiva a terra gastando muito dinheiro no seu granjeio, que paga as suas contribuições, que se esmera por produzir um vinho superior, adquirindo para isso castas de uvas especiais e fazendo-lhes o devido e dispendioso trata-

mento, que está constantemente sujeito às contingências do tempo, e assim, conforme a natureza o determina, tem boas ou más colheitas, que vive à mercê de negociantes que só procuram fazer valer os seus interesses, nem sempre legítimos — recebe apenas 300 $\text{000}$  por cada pipa do seu vinho, para, depois de onerada com pesadíssimos encargos, se vender, em Angola, por 1.399 $\text{765}$ , ou 2.207 $\text{765}$  (4,5 a 7,5 vezes o seu custo) — conforme se destina ao litoral ou interior.

Assim se afugentam os compradores, que não podem pagar o vinho pelo elevado preço por que chega a Angola, assim se reduzem as vendas, se prejudica o viticultor, o consumidor, o negociante e até o próprio Estado e as Companhias de transportes, pois, certamente, se fôsse muito maior o consumo, o que se obteria com uma sensível redução nos encargos, tal aumento de consumo daria, forçosamente, um maior interesse para todos. Este exemplo demonstra que os problemas desta natureza se têm de resolver em conjunto, e não parcelarmente.

No Congo Belga, o vinho que Portugal para ali exporta, fica mais barato do que o vinho da mesma qualidade que os exportadores portugueses mandam directamente para os seus compatriotas da Colónia portuguesa de Angola. Conseqüentemente, quem reside em Angola e próximo da fronteira do Congo, compra o vinho do nosso País por intermédio daquela colónia belga, visto assim lhe custar menos dinheiro. Uma das razões desta diferença está em serem para o Congo Belga muito mais baratos os transportes marítimos e terrestres, e sensivelmente menores os direitos de importação. Mas acresce ainda que os exportadores portugueses vendem o vinho para as colónias estrangeiras por preço inferior na origem ao que destinam às nossas Colónias. Este vinho, vendido a estrangeiros, custava então 107 $\text{000}$  cada barril de 100 litros. A mesma quantidade de vinho vendido para Angola pelos mesmos exportadores custava 150 $\text{000}$ .

A Casa da Metrópole, de Luanda, não compreendendo tão estranho procedimento, oficiou ao Grémio dos Exportadores portugueses para saber a razão dessa anomalia. Responderam que dêste modo desejavam conquistar os mercados estrangeiros!

Diversas empresas têm iniciado trabalhos de exploração agrícola em Angola, sem terem feito previamente um estudo consciencioso sobre o valor e natureza da terra que desejavam cultivar, nem conhecerem suficientemente as condições climáticas da região, isto é — o regimen das águas pluviais, grau de humidade, variações de temperatura, se a terra era ou não irrigada, ou se o poderia ser, se era ou não, com frequência, inundada pelas águas que, em determinadas ocasiões, tudo devastam com as suas momentâneas mas violentíssimas correntes, se havia água potável para satisfazer as exigências do pessoal e animais, etc.

Ora, se, por uma criteriosa atenção e simples observação directa, muito se pode aprender facilmente, coizas há que demandam competência especial, e exigem muito tempo, e aparelhos próprios, tornando-se para esse efeito necessário que a Colónia disponha de técnicos e dos elementos indispensáveis à obtenção de indicações conscienciosas e seguras. E' ainda insufficiente o número de agrónomos que servem aquella enorme extensão de terras. E mesmo esses poucos nem sempre dispõem dos objectos indispensáveis para poderem desempenhar muitas das suas funções, tais como higrómetros, pluviómetros, termómetros e outra aparelhagem necessária para se registarem os diversos fenómenos climatológicos.

Sem tais requisitos nem pessoal competente que forneça as precisas informações, não há possibilidade de obter um conselho de valor, tanto mais que as observações desta natureza não podem referir-se a um só dia, a um só mês ou ano, porque as condições variam muitíssimo, e apenas apresentam valor provativo as médias obtidas em observações feitas com regularidade, durante um periodo de 8 a 10 anos, pelo menos.

Dispondo a Colónia dos técnicos e da aparelhagem necessária para qualquer agricultor ou colono poder obter as indispensáveis informações, será para criticar asperamente o procedimento de quem se aventure a qualquer exploração, sem anteriormente procurar orientar-se acerca do valor das terras escolhidas



para a cultura desejada. Cada uma dessas culturas tem as suas exigências particulares, a do algodão muito especialmente. A própria luz solar, quando se apresenta filtrada através das nuvens, e não suficientemente clara, prejudica a abertura das cápsulas.

Porque faltaram estas e outras averiguações técnicas, falharam, em muitos casos, tentativas simpáticas, talvez patrióticas, mas sem alicerces, e, portanto, desmoronantes.

\*

A agricultura, ou, de um modo geral, a colonização só pode ser bem sucedida, se os diversos estabelecimentos agrícolas forem servidos por uma rede de caminhos de ferro, a que estejam ligados por estradas, através das quais possam transitar, com segurança, carros de tracção animal, automóveis e camiões, ficando assim garantido o tráfego com esses caminhos de ferro, que servirão naturalmente os centros de população e os portos.

Nem todos os colonos procuram estabelecer-se nestas condições, o que muito tem concorrido, naturalmente, para o insucesso dos seus trabalhos. Não é preciso haver caminhos de ferro à porta de cada um, evidentemente. Mas é indispensável que os transportes, por essa via e por estradas, sejam estabelecidos de molde a que todos os produtos cheguem aos postos do litoral, ou onde tenham consumo, por um preço que permita a cultura com interêsse.

Ora os caminhos de ferro de Angola oneram as mercadorias que transportam com uma taxa uniforme por quilómetro, do que resulta uma elevação incomportável de preço com o aumento da distância, sem benefícios, ou quasi sem eles, para os que vivem longe, no interior. E assim, quem estiver afastado do litoral ou dos centros compradores de produtos, pagará por elevadíssimos preços os transportes, ficando em condições de não poder competir com os que se encontram próximos do litoral ou dos centros consumidores. Quere dizer: só poderão trabalhar no interior os que dispensarem transportes, isto é — os que possam colhêr no próprio local da sua actividade a compensação remuneradora do seu trabalho. Mas, dêste modo,

não é possível fazer-se uma ocupação europeia extensiva a tôda a Colónia, porque serão poucos os que queiram afastar-se do litoral ou dos centros consumidores. A meu ver, dever-se-ia pagar uma importância tanto quanto possível reduzida por cada um dos primeiros 100 quilómetros, metade dêste custo de 100 a 500 quilómetros, a quarta parte de 500 a 1000, e, de 1000 em diante, custaria cada quilómetro a oitava parte do preço dos primeiros 100, e assim se iria procurando aliviar com esta compensação os encargos sôbre as mercadorias provenientes de longe. Não se faz assim; e se, nalguns pontos, há realmente quaisquer reduções conforme os quilómetros a percorrer, esta diferença é de tal forma diminuta que não beneficia suficientemente os que dela se aproveitam. Houve mesmo em Angola umas variantes em certas linhas de caminhos de ferro, as quais trouxeram uma grande redução nas distâncias a percorrer. Porém, para efeito do pagamento dos transportes, continua a fazer-se a conta pela quilometragem antiga!

Ainda mais: sabe-se que os produtos, que antigamente tinham altas cotações, estão hoje desvalorizados. Era natural, por êste facto, que se reduzissem as tarifas de caminhos de ferro, de harmonia com as baixas que êsses produtos sofreram no seu valor. Tal se não fêz, sendo, pelo contrário, aumentadas algumas tarifas, como adiante mostrarei. Daqui resultam prejuízos até para o próprio caminho de ferro, que cada vez deve ter menos passageiros e mercadorias a transportar, à medida que o tráfego do interior vai diminuindo. O embaraçamento dos transportes, como disse, daria motivo a um maior desenvolvimento comercial, e melhor aproveitaria ao interêsse geral.

Um exemplo edificante: — a Junta de Exportação de Algodão, pagava de frete de caminho de ferro, de Luanda para Malange, por cada sacco vasio destinado a trazer sementes de algodão para os agricultores, 1740, ou seja quási o custo do próprio sacco!

\*

O custo do carburante para automóveis também tem uma grande influência na vida do agricultor e do

industrial que estejam longe, visto o seu elevadíssimo preço encarecer extraordinariamente o transporte dos produtos.

Foi há pouco concedido um benefício favorável ao transporte de algodão, do milho e de mais alguns produtos, em caminhos de ferro. Se, porém, todos os produtos coloniais, e bem assim os carburantes, gozassem de pautas privilegiadas nos caminhos de ferro, se fôsem igualmente reduzidos os preços dos transportes marítimos, e mais limitados os juros de qualquer financiamento a longo prazo, poderia melhorar consideravelmente a situação do agricultor e do industrial, quer na Metrópole, quer nas Colónias. Mas tais reduções e benefícios apenas atingem alguns produtos, outros havendo demasiadamente sobrecarregados.

As companhias de caminhos de ferro declaram, por sua vez, que não podem proceder de outro modo, porque sendo obrigadas a fazer face a tôdas as despesas apenas com as suas receitas próprias, sem qualquer outro auxílio, não podem reduzir as tarifas.

Ora é indispensável atender-se a que os caminhos de ferro não devem representar instrumentos de exploração económica, mas sim, unicamente, de fomento. E, sendo assim, impõe-se o auxílio externo a essas companhias.

Diferentes, sob êste aspecto dos transportes, são as condições no Congo Belga, por exemplo. Precisamente porque os transportes são ali muito mais baratos do que os nossos, diversos produtos cultivados em Angola passam, por contrabando, ou mesmo sem êle, para a Colónia vizinha, de onde seguem depois para diversos pontos da Europa, em melhores condições de preço.

E o mesmo sucede com os produtos metropolitanos que, devido à carestia dos transportes, deixam de vender-se na nossa Colónia, porque os de procedência estrangeira ficam ali mais baratos. Um exemplo típico: as chaminés de vidro para candieiros de petróleo (indústria nacional), que custavam em Portugal 70 por unidade, não tinham venda nas Colónias, porque o frete marítimo de cada uma, em navios portugueses, era de 150. Devido a isto, não podiam competir com

o preço inferior das estrangeiras. Com a maior parte de muitos outros artigos, sucede geralmente o mesmo.

As embalagens mal feitas dão também, por vezes, motivo a preços elevados nos transportes, visto que os fretes marítimos de alguns produtos são pagos por medida de volume, e assim, quanto menor êle fôr, menor será o seu custo; há, portanto, tôda a vantagem em se acondicionarem êsses produtos de forma a reduzir ao mínimo o seu volume, o que não se tem feito, pelo menos com a suficiente perfeição.

\*

A páginas 44 do *Relatório e Contas do Banco de Angola* (Exercício de 1938) lê-se o seguinte:

*Luanda* — Como seria de esperar, a praça de Luanda, como as restantes do norte de Angola, foi bastante afectada pela queda dos preços que, para alguns produtos, foi até 50 % do valor verificado em 1937. Esta queda incidiu sôbre os géneros tropicais ricos, que são precisamente os que dominam na exportação dessa região.

Deve notar-se que, para esta baixa de cotações, concorreu o permanente agravamento dos fretes, verificado quando da melhoria passageira de 1936-1937.

Alguns exemplos dão uma nota das dificuldades que ultimamente têm sobrecarregado, neste campo, o comércio da exportação de Angola.

O café Cazengo cotava-se em 1937 por 51\$35, por arroba, e os fretes atingiam 215\$27, por tonelada; mas, em 1938, baixou a cotação desse género para 33\$27, e os fretes elevaram-se para 234\$00; o óleo de palma, cotado em 1937 a 27\$33, suportava 165\$00 de fretes, porém, em 1938, essa cotação baixou para 18\$66, e o frete subiu a 198\$00; o coconote, que se pagava por 23\$05 em 1937, vendia-se por 14\$90, em 1938, e os fretes variaram de 155\$00 a 210\$00. O mesmo se deu com os restantes géneros, o que levou os pequenos e médios agricultores a liquidarem na praça, em más condições, as suas colheitas, para evitarem as preocupações e os riscos de colocação de produtos nos centros de consumo do exterior. Daqui resulta um mal que se tem agravado

na medida em que tem progredido a queda das cotações. O exame da praça mostra que se tem repetido a exagerada constituição de «stocks», como consequência da melhoria passageira que antecedeu esta nova crise. Daí, as immobilizações de capital com todos os seus inconvenientes, que se juntam aos embaraços com que luta a acção do comércio.

\*

O Relatório que precede o *Boletim de Estatística de 1938*, referente à Colónia de Angola, apresenta-nos também quadros muito elucidativos, que indicam os resultados globais da exportação angolana. Um desses quadros mostra que em 1924 se exportaram 98.484 toneladas de produtos no valor de 275.915.700, e que em 1938, se exportaram 277.944 toneladas no valor de 338.541.700. Diz o Director dos Serviços de Estatística que estes números demonstram com impressionante clareza o esforço da Colónia no aumento incessante do volume de sua exportação. Esta, que em 1924 apenas pesava 98.484 toneladas, passou, em 1938, a pesar 277.944 toneladas; isto é, teve um aumento de mais de 182 por cento, quasi triplicando a tonelagem primitiva. Mas ao aumento da quantidade exportada não correspondeu na proporção devida o rendimento dos seus valores. Em 1938, a um aumento de pêso de 182 0/0, correspondeu apenas um aumento de 22,69 0/0 no valor do produto. Se se tiver em consideração que, para produzir e exportar mais, mais se teve de gastar na produção e nos fretes, a menor valia dessas exportações avolumou consideravelmente o montante do prejuizo sofrido.

Este fenómeno da depreciação do valor do artigo em desarmonia com o aumento de tonelagem exportada deve atribuir-se a serem os produtos vendidos por preços aviltantes, única forma do produtor encontrar compradores para êles. O milho colonial tem-se vendido, por vezes, a 0,710 o quilo, e por preços igualmente baixos se vendem outros produtos.

Mostra um outro quadro do mesmo Boletim, que as importações para Angola têm diminuído, apesar de ali ter aumentado nos últimos anos a população europeia, de haver actualmente mais exigências e necessi-

dades de vida que obrigam a aumentar as compras, de serem maiores as facilidades de comunicações, etc. Ora se a diminuição de importação se deve à falta de dinheiro, se essa falta de dinheiro se deve a os produtos angolanos se venderem pelo baixo preço atrás indicado, sendo os escassos lucros imediatamente absorvidos nos encargos obrigatórios — parece que o agricultor, o consumidor, a Colónia e o País, só teriam a lucrar com uma redução em tudo aquilo que trouxesse situações desafogadas aos produtores da Metrópole e da Colónia, pois estes, exportando e importando mais, restabeleceriam com estes aumentos de tráfego o equilíbrio nas receitas das alfândegas, transportes, etc., apesar da diminuição dos encargos por unidade.

A Casa da Metrópole, em Luanda, publicou, em 1938, um mapa pelo qual se vê que, a não ser a Alemanha, que recebeu de Angola produtos de valor superior aos que para esta colónia mandou, o mesmo não sucedeu com as outras nações. O Japão, por exemplo, introduziu nesse mesmo ano em Angola produtos seus no valor de cerca de 15.000.000,00, sem levar desta nossa colónia coisa alguma que valesse dinheiro!

\*

Muitos insucessos da colonização se devem também à falta de capital inicial. Várias emprêsas se têm constituído com capitais reduzidos, quer representados unicamente pelo que se julga restritamente necessário, sem quaisquer reservas, quer por se não pensar no «roulement» e nos contratempos que, com frequência, aparecem. E assim, seja porque o capital não chegue posteriormente para montar por completo a máquina comercial, industrial ou agrícola, ou por ser inferior às necessidades do «roulement», ou por não poder fazer face a imprevistos; seja porque se não puderam evitar crises, demoras ou recusas de pagamentos, prejuízos nas culturas, irregularidades do tempo, ou qualquer das mil coisas que sucedem, — estabelece-se o desequilíbrio, tudo corre mal, seguindo-se em breve a derrocada.

Portanto, para se constituir uma emprêsa em bases sólidas que lhe permitam um bom futuro, é indispensável que ela se inicie com o necessário capital, não só para poder ser completa a sua organização, mas tam-

bém para giro comercial, ficando, além disto, com um excedente que permita acudir às eventualidades imprevistas. Devido a êsses insucessos nas diversas iniciativas coloniais, os capitalistas portugueses e estrangeiros (os primeiros embora de pouco pêso em relação aos outros) não se dispõem facilmente a empregar os seus dinheiros nas emprêsas do Ultramar.

Os agricultores e industriais, tendo de suportar, além das despesas que a produção exige, muitos outros encargos, vêm-se obrigados a recorrer aos Bancos, pedindo-lhes o dinheiro de que precisam para poderem trabalhar. Estes empréstimos, a juros altos e com amortizações a prazos fixos, só vêm aumentar-lhes as dificuldades. E, se não podem pagar aqueles juros nem fazer as amortizações nas datas estabelecidas, o Banco credor executa as emprêsas devedoras, ficando senhor das suas propriedades, não para as pôr a produzir, mas, unicamente, para as deixar ao abandono, até desaparecer ou cair tudo quanto de bom elas possuíam, nada lucrando o agricultor ou o industrial, nem o próprio Banco.

Devido a estes factos, encontram-se propriedades agrícolas ou industriais com casas sem telhados, paredes caídas, na mais completa ruína, restos desoladores de esforços perdidos por falta de orientação ou de auxilio conveniente.

As emprêsas, como os países em formação, exigem trabalhos de construção, explorações, mil gastos extraordinários e indispensáveis, que não permitem manter em equilibrio, durante certo prazo, as despesas com as receitas. Procurar conseguir tal equilibrio, durante êsse período de formação, é provocar a morte certa de um organismo que ainda não adquiriu uma vida independente. Os país também gastam dinheiro na educação dos filhos. Estes só vivem do que ganham, depois de estarem aptos para o trabalho a que se dedicam.

\*

As Colónias portuguesas, para serem úteis à Metrópole, devem receber desta uma grande parte da produção nacional, e enviar-lhe os artigos coloniais que ela não produz.

As indústrias de cortumes, de fiacção e de tecelagem — as mais importantes que se exploram em Portugal — podem obter as matérias primas, ou sejam as peles, o algodão e outras fibras têxteis, nos domínios ultramarinos, em quantidade e qualidade capazes de satisfazerem as exigências da produção nacional.

\*

A indústria de cortumes dispõe, além disso, na Metrópole dos materiais necessários para se manter em laboração (cascas tanantes, sal, cal, crómio e seus derivados). Não falta no nosso País um óptimo sol, um bom clima e boa água, que são igualmente importantes auxiliares desta indústria, para que os seus artigos possam igualar ou até ultrapassar em perfeição os estrangeiros. No distrito de Bragança, há minas de cromites, cuja exploração foi concedida em 1921. Está averiguado que aquelas cromites têm uma percentagem de 38 % de crómio, bastante inferior à percentagem encontrada noutras minas, do Brasil, Estados- Unidos, Canadá, Cuba, Índia e Japão (55 %). Mas, apesar de assim ser, não há razão para que em Portugal aquelas minas estejam ainda por explorar, pois, tendo sido dada a sua concessão há cerca de vinte anos, parece que os concessionários exportaram até hoje para Antuérpia apenas um reduzido número de quilos de crómio! As cromites e seus derivados (bicromato de potássio e de sódio, sulfato e óxido de crómio, etc.) utilizam-se na curtimenta de coiros e na tinturaria, dando também pigmentos de várias côres utilizados nos produtos cerâmicos, no fabrico dos vernizes, etc.

Portugal dispõe, dentro do País, como tôdas as nações da Europa, das peles em bruto para a indústria dos cortumes. É axiômático que só podem andar calçadas as populações cujas possibilidades económicas e nível de vida lhes permitam o uso freqüente da carne na sua alimentação quotidiana. Quem não possuir recursos para isso, está condenado a trazer unicamente nos pés a sua própria pele. E, sendo assim, existirá necessariamente uma relação constante entre o consumo da carne destinada à alimentação dos povos e o das peles destinadas à indústria de cortumes. Para



que este equilíbrio se possa manter com vantagem para a indústria nacional, é indispensável que as matérias primas se adquiram em Portugal, nas mesmas condições de preço e de perfeição em que os estrangeiros adquirem as suas.

Infelizmente, as peles das vitelas criadas na Metrópole, embora sejam da melhor qualidade, apresentam, geralmente, defeitos que as inutilizam para pelarias de luxo, hoje de grande consumo, somente podendo ser aproveitadas como cabedais de tipo inferior. As imperfeições que mais prejudicam estas peles são as motivadas pelo uso do agulhão nos animais, pela sua defeituosa esfolagem, pela má secagem, por serem mal salgadas, e ainda pelo mau acondicionamento a que são submetidas no seu transporte. Para bem da indústria nacional, muito convinha que se pusessem em execução as medidas que, há cerca de 12 anos, se pedem e que têm em vista evitar aquelas deficiências! Não se compreende, por exemplo, o uso do agulhão, quando em Africa êle não é aplicado aos animais, sempre facilmente domesticáveis por processos menos bárbaros.

Vejamos, agora, o que se passa nas Colónias: as peles dos muitos milhares de animais ali criados são de boa qualidade, mas sofrem da maioria dos defeitos acima indicados, apresentando, além disso, as *flores* um pouco sêcas e sem brilho, pelo facto de as reses serem alimentadas no regimen pastoril. Estes inconvenientes prejudicam a sua aplicação industrial. Muitas dessas peles provêm de animais mortos por doença ou desastre, ou daqueles que o indígena abate imperfeitamente para sua alimentação. Só um número reduzido provêm de reses abatidas com os devidos cuidados, nos matadouros públicos, para a alimentação dos europeus.

Porém as peles dos gados das Colónias estrangeiras, sujeitas a tratamentos devidamente fiscalizados e bem orientados, chegam-nos aqui com cotação e em condições de servirem para todos os trabalhos industriais. Nos territórios franceses do Norte de África, e nas suas Colónias de Madagáscar e da Nigéria, foi, há pouco, pôsto em prática o sistema de instruir os indígenas na esfolagem e preparação dos coiros. Esses indígenas são depois mandados, como monitores, para as

mais importantes regiões de criação de gado, a fim de ensinarem os indígenas criadores. Estas medidas, tomadas pelos franceses, e ainda por outros países coloniais, têm dado apreciáveis resultados.

Com intuitos semelhantes, o Governador do Bié, D. António de Almeida, compreendendo a conveniência que haveria no aproveitamento das peles africanas para a indústria nacional de cortumes, deu ordens oficiais a tôdas as autoridades e veterinários para vigiarem e dirigirem o tratamento das peles.

Sob esta direcção técnica e com uma rigorosa fiscalização, poder-se-ão evitar muitos defeitos provenientes da esfola, da secagem e da salga das peles.

Para haver a certeza se, da má secagem, salga, ou esfola, resultaram defeitos que as inutilizaram, deverá fazer-se o *reverdecimento* das peles em tanques de água, nos portos por onde elas forem exportadas — Mossâmedes, Lobito e Luanda. Por êste sistema, as que estiverem podres ou mal preparadas, ao adquirirem a flexibilidade que a água lhes dá no *reverdecimento*, ou se desfazem por completo, ou as fibras mostram tendência a desagregar-se. Estas peles sem valor industrial são imediatamente inutilizadas, para não poderem ser exportadas. As que se apresentem em bom estado de conservação e portanto com aplicação industrial, são depois submetidas a um banho desinfectante, em tanques próprios, e seguidamente sêcas à sombra, em cobertos para isso propositadamente construídos, ou convenientemente salgadas com os cuidados que a técnica determina. Após esta indispensável selecção, as peles aproveitadas são dobradas ou estendidas umas sôbre as outras, e encontram-se em condições de serem exportadas, sem que aos exportadores das que foram julgadas incapazes caiba o direito de qualquer indemnização.

As peles vindas do interior com certificados das autoridades competentes garantindo que foram devidamente tratadas, como determina o Boletim Oficial do Govêrno do Bié, podem ser dispensadas, nos portos referidos, das formalidades exigidas para as restantes.

Em resumo:

As peles dos gados da Metrópole, desde que se não apresentem inutilizadas ou desvalorizadas pelos defeitos apontados, oferecem à indústria nacional as

mesmas condições de aproveitamento que as dos gados estrangeiros facultam aos respectivos países onde são trabalhadas. As peles dos gados das nossas Colónias, só poderão começar igualmente a ter aproveitamento industrial quando também se apresentem mais perfeitas. Necessitam, porém, todos os criadores de gados coloniais de mercados certos, não apenas para as peles dos animais abatidos, mas igualmente para a carne, etc. Ora, enquanto elles não tiverem possibilidade de vender a carne das muitas reses que se possam abater diariamente nos matadouros, receberão, em geral, por cada boi, unicamente o preço da pele, o que nenhum interesse lhes pode dar. E assim, sendo reduzidíssimo, por tal motivo, o número das reses abatidas, é, consequentemente, reduzido o número das peles destinadas à indústria, não se podendo portanto contar, actualmente, com aquella matéria prima das Colónias.

Há, em determinadas regiões da Africa, milhares de cabeças de gado. A riqueza e a opulência dos indígenas, em algumas regiões, são representadas não só pelo número das mulheres que possuem, mas também pelas enormes manadas de gado de que dispõem. Igualmente alguns europeus são senhores de grande quantidade de bois, que reservam geralmente para efectuarem com os indígenas a permuta com productos coloniais.

Especialmente para fins industriais, não há, portanto, ali criadores de gado. Este importantíssimo ramo da agricultura colonial só poderá valorizar-se quando, como já disse, a carne tiver possibilidade de consumo local e principalmente de exportação. Para isso é ainda indispensável haver matadouros próprios, com todos os requisitos de aparelhagem moderna, frigoríficos, etc., nos principais centros de criação de gado e também nos portos, onde se abatam diariamente as reses para alimentação dos povos dessas regiões, bem como as destinadas à congelação e secagem, e seguidamente exportadas para outras regiões de Angola, para Moçambique, S. Tomé, etc., para diversas colónias estrangeiras, e até para abastecimento de mercados europeus (entre os quais figura o nosso), que do Brasil estão recebendo actualmente carnes sêcas. O consumo local de carne verde será sempre reduzido, porque a população euro-

peia é diminuta e o indígena pouco a usa na sua alimentação.

A carne bem sêca não exige grandes cuidados no seu acondicionamento, podendo, portanto, ser facilmente transportada para qualquer parte. E embora a secagem não seja uma operação muito simples, é todavia a que menos cuidados exige na preparação e conservação da carne, sendo, por isso, a que se tornaria mais prático utilizar em maior escala. Por outro lado, a dificuldade de transportes marítimos para os gados vivos, o seu emagrecimento nas longas viagens, a sua difícil aclimação a um meio diferente, levam-nos a considerar muito mais útil exportar carnes congeladas ou sêcas, do que animais vivos.

A congelação tem de ser perfeita. Não se mantendo a carne continuamente sujeita à acção do frio, a uma temperatura cientificamente determinada, dentro de câmaras frigoríficas especiais, não se poderá conservar em bom estado até ao dia em que fôr consumida.

Presentemente, uma tal operação não se poderia fazer no interior, porque não há carros nem vagões frigoríficos que permitam a continuidade de congelação indicada e indispensável. Seriam, portanto, conduzidas as reses por seu pé, desde os centros de criação até ao litoral, havendo pastagens nos trajectos, ou, não as havendo, em caminho de ferro. As carnes dos animais, abatidos então no litoral, entrariam logo nos frigoríficos dos matadouros, e dêstes passariam para os dos navios de transporte de mercadorias.

Em tempos normais, a Austrália e Madagáscar abasteciam assim de carne os povos deficitários desta alimentação, como a Itália, Espanha, Canárias, Inglaterra, Congos belga e francês, etc. Alguns dêstes mercados poderiam ser por nós facilmente conquistados, se desenvolvêssemos esta indústria.

Em Portugal, o consumo de carne foi sempre bastante reduzido, devido, principalmente, a ela manter um preço demasiadamente elevado, só ao alcance de pessoas mais que remediadas. Se, porém, aqui a recebêssemos congelada ou sêca, em boas condições de qualidade e preço, em muito maior escala esta alimentação indispensável seria utilizada entre nós, do que

resultaria, certamente, o fortalecimento da raça, sem prejuízo algum do consumo de carne fresca pelas pessoas que disponham de recursos para essa preferência.

Ficou dito o necessário para se concluir que o criador de gados coloniais só se poderá interessar a valer pela exploração desta indústria, desde que encontre mercados certos para a totalidade dos produtos — peles, carnes, etc. E uma vez que haja quem se dedique em grande escala à criação dos gados, grandes extensões de terra se aproveitarão e muita actividade se empregará nestes trabalhos.

Ao desenvolvimento d'este ramo da pecuária, intimamente ligado à agricultura, corresponderia o desenvolvimento de outras indústrias que o completam, como a dos laticínios e seus derivados, as operações de esterilização para ser possível a conservação e exportação d'estes produtos, o fabrico de latas para seu acondicionamento, o aproveitamento de lãs, a salsicharia, etc.

Em tudo isto se applicaria muito dinheiro, muita gente, muita actividade. Simultâneamente, haveria na vida comercial do ultramar um maior engrandecimento na exportação e importação. E ao desenvolvimento, nas colónias, d'estes ramos agrícolas, comerciais e industriais, corresponderia, automaticamente, um maior desenvolvimento da indústria de cortumes, a que nos vimos referindo, e que até hoje tem tido vida difícil, por ser obrigada a importar do estrangeiro, por elevados preços, quasi tôdas as matérias primas de que carece. E' preciso que estas matérias primas se adquiram em Portugal, pelo menos ao preço porque a indústria estrangeira as adquire nos seus países.

Para confirmação desta verdade, analisemos o movimento de importação de peles em bruto, em Portugal, no ano de 1937:

Da Guiné	205.468 Kgr.	
De Angola	1.005.250 »	
De Moçambique	172.001 »	
De Cabo-Verde e S. Tomé	47.667 »	
Total das Coloniais		1.430.386 Kgr.
Do estrangeiro		2.049.414 »
Total da importação		3.479.800 »

Por aqui se verifica que importamos do estrangeiro uma tonelagem muito superior à que recebemos das nossas colónias.

O *Boletim de Estatística de Portugal*, referente ao ano de 1939, a pág. 91, mostra-nos que Portugal importou, durante êsse ano, 2.941.577 quilos de peles em bruto (peles verdes e sêcas) no valor de esc. 23.230.120~~00~~ e importou no mesmo período 76.927 quilos de peles curtidas no valor de esc. 9.270.690~~00~~, absorvendo-nos assim o estrangeiro a considerável importância de esc. 32.500.810~~00~~, dinheiro êste que poderia ter ficado no País e nas Colónias, se os nossos recursos para o desenvolvimento desta indústria se aproveitassem convenientemente.

E' lamentável que nem sequer os industriais interessados vejam a necessidade que há de estudar tão importante assunto, sabendo, como sabem, que se poderia produzir melhor e mais barato.

(Continua).

ALBERTO CARDOSO MARTINS DE MENEZES MACEDO  
(MARGARIDE).