



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. II (2001)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

Penosa navegação: Portugal e as carreiras a vapor para África (1850 – 1882)

João Pedro Marques

Como Citar | How to Cite

Marques, João Pedro. 2001. «Penosa navegação: Portugal e as carreiras a vapor para África (1850 – 1882)». *Anais de História de Além-Mar* II: 273-298. <https://doi.org/10.57759/aham2001.46950>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2001. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2001. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

PENOSA NAVEGAÇÃO: PORTUGAL E AS CARREIRAS A VAPOR PARA ÁFRICA (1850-82)

por

JOÃO PEDRO MARQUES *

A partir de meados do século XIX, os apologistas da construção de um *novo Brasil* em África clamaram insistentemente por navios a vapor. Como dizia o visconde de Algés, os vapores eram «os caminhos de ferro aquáticos» e, porque o eram, porque constituíam o equivalente africano das redes de comunicação que se desejavam para o continente, passaram a ser uma das prioridades da política colonial ¹.

Esse aspecto da história portuguesa nunca suscitou atenção, o que não deixa de ser curioso não só porque, na época, a questão foi profusamente debatida, tanto na imprensa como nas Cortes, mas também porque se trata de um tema que abre janelas sobre a natureza do envolvimento português em África. É certo que, aqui e além, podem encontrar-se trabalhos historiográficos que fazem algumas alusões fugidias a projectos, a contratos ou, até, a companhias comerciais que, numa ou noutra época, teriam chegado a assegurar a ligação de Lisboa às colónias africanas. É igualmente certo que, por vezes, essas alusões têm servido para sugerir interesses capitalistas pelas colónias e para escorar a tese de que teria havido um pendor pró-africano por parte das burguesias oitocentistas portuguesas. Mas, em bom rigor, o assunto nunca foi aprofundado. Em 1999, no último capítulo de *Os Sons do Silêncio*, tive ocasião de tocar na história da navegação a vapor para África ². Tratou-se, todavia, de uma abordagem necessariamente sucinta, atendendo a que a temática central da obra era outra – a abolição do tráfico de escravos –, e a que, de um ponto de vista cronológico, o horizonte da análise não pretendia ir além de 1865. Ora, para além de interessar à história do capita-

* Do Centro de Estudos Africanos e Asiáticos do Instituto de Investigação Científica Tropical.

¹ Câmara dos Pares, sessão de 27 de Junho de 1863, in *Diário de Lisboa* (doravante DL), 5 de Outubro de 1863.

² João Pedro MARQUES, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, pp. 411 segs.

lismo e dos transportes, o problema da navegação a vapor em Portugal envolve aspectos que podem contribuir para esclarecer melhor a relação do país com as suas colónias, e, assim sendo, justifica um tratamento mais alargado e específico. Foi precisamente o que procurei fazer no presente artigo, no qual, apoiado sobretudo no estudo da imprensa periódica e nos Diários das Cortes, reconstruí as sucessivas tentativas de criação de carreiras de longo curso a vapor verificadas em Portugal entre 1850 e 1882, perspectivando-as em termos de interesse português pelo império africano.

1. Prós e contras dos vapores de longo curso em meados do século XIX

Em meados de 1850, Aires de Sá Nogueira e outros conspícuos cidadãos requereram à Câmara dos Deputados que estimulasse a criação de uma companhia nacional de navegação a vapor de âmbito transatlântico. O vapor não era, claro está, uma novidade. Mesmo um país pobre e industrialmente atrasado como Portugal há muito que usufruía das vantagens da navegação termodinâmica. O *Conde de Palmela*, um pequeno navio construído em Liverpool e chegado a Lisboa em 1820, terá sido o primeiro vapor a operar comercialmente no Tejo, e alguns anos depois, seguindo a prática das outras nações ocidentais, também a ligação marítima Porto-Lisboa passou a ser assegurada por navios a vapor³. Contudo, foi só em 1850 que a questão adquiriu premência para certos sectores da sociedade portuguesa, convertendo-se num problema de política colonial. E, para percebermos essa premência, torna-se necessário fazer uma pequena incursão pelos circunstancialismos da navegação a vapor.

No início do século XIX os *steamboats* vulgarizaram-se em várias bacias hidrográficas do mundo ocidental, sobretudo nos Estados Unidos, um país carente de estradas mas detentor de uma importante rede fluvial⁴. Seguidamente, espalharam-se pelo globo e, a seu tempo, os rios e lagos da Ásia, da África e da América Latina foram igualmente conhecendo as chaminés fumegantes e o ruído compassado das rodas de pás. Todavia, a difusão do vapor nos mares e oceanos foi mais trabalhosa. É verdade que, sempre que as circunstâncias o suscitavam e permitiam, os vapores começaram igualmente a ser utilizados em viagens ao longo das costas ou unindo cidades marítimas não muito distantes entre si⁵. Mas, nas condições técnicas que então existiam, um empreendimento verdadeiramente transoceânico levan-

³ H. Philip SPRATT, *Transatlantic Paddle Steamers*, Glasgow, Brown & Sons, 1951, pp. 15, 18-9.

⁴ Michel MOLLAT, «Répercussions générales», in Michel MOLLAT (ed.), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970, p. 15.

⁵ H. Philip SPRATT, «L'évolution de la propulsion marine à vapeur», in M. MOLLAT, cit., p. 76; Peter ALLINGTON e Basil GREENHILL, *The First Atlantic Liners. Seamanship in the Age of Paddle Wheel, Sail and Screw*, Londres, Conway Maritime Press, 1997, p. 8.

tava problemas de difícil superação. Bem ajustados às águas plácidas, para as quais não se requeriam máquinas muito potentes, os vapores não casavam com a ondulação alterosa e com a navegação marítima de longa duração. As rodas de pás, o elemento propulsor então utilizado, constituíam um meio técnico deficiente, já porque estavam apenas meio emersas – perdendo-se, dessa forma, metade da sua força propulsora –, já porque, na ondulação do mar alto, «mergulha(va)m mais ora de um lado ora de outro, prejudicando o governo do navio e, sobretudo, a solidez do veio (de transmissão)»⁶. Uma dificuldade ainda maior tinha que ver com as características dos propulsores então existentes, incapazes de funcionar de forma continuada. As primeiras caldeiras navais trabalhavam com água do mar e, ao cabo de alguns dias, tinham de ser desligadas para que pudesse fazer-se a limpeza do sal acumulado⁷. Havia, por fim, o gravíssimo problema do consumo, que tornava a propulsão a vapor manifestamente inadequada para vencer grandes distâncias.

Não admira, por isso, que, na década de 1820, se considerasse improvável que o vapor viesse alguma vez a ser a força motriz capaz de propulsionar um navio transoceânico e que alguns académicos se preocupassem, até, em demonstrar que nenhuma embarcação movida exclusivamente a vapor conseguiria transportar o combustível necessário para atravessar o Atlântico sem escalas⁸. Não surpreende, igualmente, que, em 1850, os veleiros ainda assegurassem o transporte de 93% da carga que circulava transoceanicamente. Em certas rotas comerciais particularmente longas ou bem servidas pelos ventos – como as do chá da Índia, ou as do ouro da Austrália e da Califórnia –, esse domínio do navio à vela prolongou-se até à década de 1870⁹.

Mas se no que respeitava aos navios de carga, a hegemonia do veleiro era incontestável, outro tanto já não acontecia no que dizia respeito ao transporte de passageiros, de mercadorias perecíveis e, sobretudo, do correio. À medida que os anos decorriam, a navegação a vapor ia sofrendo evoluções revolucionárias que melhoravam substancialmente a sua *performance*. Em 1834, Samuel Hall inventara os condensadores, que permitiam que as caldeiras trabalhassem com água destilada e, assim, em funcionamento constante. Por outro lado os capitães e maquinistas tinham desenvolvido

⁶ Henrique de Oliveira GUIMARÃES, *Manual pratico sobre caldeiras e machinas a vapor para uso dos fogueiros da Armada e machinistas fluviais, e adequado aos respectivos programas d'exames*, Lisboa, 1895, p. 66.

⁷ SPRATT, *Transatlantic...*, cit., pp. 21, 28 e 30.

⁸ ALLINGTON e GREENHILL, *op. cit.*, p. 7. Não obstante esse conjunto de dificuldades, algumas experiências de navegação oceânica foram efectivamente levadas a cabo mas nenhuma delas augurava grande futuro, até porque em nenhum dos casos se tinham usado as caldeiras senão de forma intermitente (cfr. SPRATT, *Transatlantic...*, cit., pp. 17 segs.).

⁹ Robert SCHNERB, *Le XIXe siècle. L'apogée de l'expansion européenne, 1815-1914*, PUF, Paris, 1957, p. 37.

novas técnicas náuticas destinadas a maximizar o desempenho da embarcação graças à acção conjugada da vela e do vapor (o que permitia reduzir o consumo de combustível mantendo uma velocidade estável). A construção em ferro, aplicada pela primeira vez a um navio transoceânico de passageiros em 1839, permitiu aumentar a dimensão dos cascos e do espaço útil de carga. E a propulsão também melhorou com a substituição das rodas de pás pelos hélices, ocorrida em 1843 ¹⁰.

Ou seja, no início da década de 1840 estava em curso uma das maiores transformações da história da navegação comercial. As novas tecnologias tornavam o vapor minimamente convincente, atraindo capitalistas e suscitando a proliferação de companhias por acções cuja aposta inicial incidia, compreensivelmente, no Mediterrâneo, no Atlântico Norte e no Índico, áreas onde a maior movimentação de passageiros permitiria – assim se esperava – compensar os pesados gastos de combustível. Todavia, o resultado dos seus investimentos foi geralmente negativo. Como diz Bertrand Gille, «l’histoire des premières compagnies maritimes de navigation à vapeur est surtout l’histoire d’un échec» ¹¹. Sociedades fundadas sob auspíciosos princípios viriam a falir rapidamente de forma que, até 1843, se assistiu ao desaparecimento de quase todas. É certo que a propaganda aclamava o conforto proporcionado pelo vapor. Mas é provável que, nos primeiros tempos, os utilizadores não tivessem ficado propriamente encantados com as condições a bordo de navios barulhentos e trepidantes, trezandando a óleo lubrificante, cobertos de fumos e de pó de carvão (para já não falar nos enjooos que causavam e nos medos mais ou menos conscientes de explosão e incêndio do navio). Em 1842, Charles Dickens, por exemplo, viajou para a América num navio a vapor mas, completamente decepcionado, optou por regressar à Grã-Bretanha num bom e fiel veleiro ¹². Para agravar o panorama comercial, as máquinas eram caras, tal como o combustível, sobretudo quando se tornava necessário criar depósitos de reabastecimento em regiões distantes e desprovidas de jazigos carboníferos exploráveis. Aliás, o consumo – que dependia, entre outras coisas, da potência do motor –, manter-se-ia como um dos mais sérios obstáculos à generalização do vapor até à década de 1880, altura em que o problema da economia foi radicalmente resolvido com o fabrico de caldeiras de alta pressão, em aço, a preços competitivos.

E, no entanto, a contrapor a este mar de dificuldades materiais que arrastavam vários empreendimentos para a falência, havia o outro prato da balança, aquele onde pesava a rapidez de comunicação. Efectivamente, os navios a vapor tinham trazido consigo uma ineludível promessa de celeri-

¹⁰ ALLINGTON e GREENHILL, cit., p. 6; Charles Dollfus, «Les origines de la construction métallique des navires», in M. MOLLAT, cit., pp. 66-8; e SPRATT, «L’évolution...», cit., p. 83.

¹¹ M. Bertrand GILLE, «Les premières compagnies de navigation à vapeur avant 1848», in M. Mollat, cit., p. 97.

¹² ALLINGTON e GREENHILL, cit., p. 15.

dade. Em 1838, o *Sirius* atravessou o Atlântico, de Cork para Nova Iorque com as caldeiras sempre a funcionar e fê-lo em 18 dias, o que causou justificada admiração ¹³. Tratava-se de um importante ganho de tempo atendendo a que, em média, os veleiros consumiam 33 dias na travessia de Liverpool a Nova Iorque, e que mesmo na viagem inversa, com ventos e correntes mais favoráveis, ainda demoravam 22-23 dias ¹⁴. Mais do que uma questão de velocidade máxima atingida – e em termos de velocidade pura, os veleiros mais velozes só viriam a ser ultrapassados por volta de 1880 –, tratava-se de uma rapidez consistente, que implicava a possibilidade teórica de prever o tempo gasto em futuras travessias. Ora, numa lógica política e administrativa, a vantagem de chegar mais rapidamente a pontos distantes não podia ser ignorada pelos governos e foi essa lógica que levou à concessão de apoios financeiros a certas companhias que fossem capazes de garantir a circulação rápida do correio e dos homens, dentro de prazos predeterminados contratualmente. Foi graças a esses subsídios, ou, se se preferir, à convergência da iniciativa dos capitalistas com o superior interesse do Estado, que o vapor passou, finalmente, a ter condições para se impor nas principais rotas do mundo marítimo.

As primeiras grandes companhias de navegação subsidiadas surgiram na Grã-Bretanha. Foi o caso da Royal Mail Steam Packet Company, que, em 1841, obteve do Almirantado um subsídio anual de 240 mil libras para assegurar o transporte de correio entre o Reino Unido e as Antilhas, vindo, depois, a alargar o seu amplexo à América do Sul, mediante um segundo contrato com o governo britânico. Foi, também, o caso da Peninsular and Oriental Steam Navigation, que começou por receber subsídios para transportar correio para a Península Ibérica e que, em 1842, pôs a funcionar uma linha para Bombaim, através do Egipto; posteriormente a companhia tocava outras cidades do Oriente, expandindo a sua actividade até à Austrália ¹⁵. Foi, ainda, o da African Steamship Company, nascida no início da década de 1850 e à qual foi concedido um subsídio anual para assegurar as comunicações com a África Ocidental, ligando Plymouth à ilha de Fernando Pó ¹⁶.

¹³ Cfr. SPRATT, *Transatlantic...*, cit., p. 33.

¹⁴ ALLINGTON e GREENHILL, cit., pp. 6 e 15. É verdade que os mais velozes *clippers* eram capazes de ir de Boston a Liverpool em 11 dias; mas não é menos verdade que podiam demorar 40 para fazer a viagem inversa, com ventos e correntes contrários (SCHNERB, cit., p. 37).

¹⁵ Cfr. John FALCONER, *Sail and Steam. A Century of Seafaring Enterprise, 1840-1935*, Londres, Viking, 1993, p. 106. Assinale-se que as carreiras da Peninsular and Oriental pelo Suez começaram ainda antes da abertura do canal, inaugurado apenas em 1869. Mas a existência desse canal veio conferir novas vantagens aos vapores, não só porque lhes poupava quase 5 mil quilómetros de viagem mas também porque o novo percurso era inadequado para os veleiros, atendendo à fraca intensidade dos ventos no mar Vermelho e à estreiteza do canal, que não permitia bordejar, isto é, receber o vento ora de um bordo ora de outro.

¹⁶ Christopher FYFE, *A History of Sierra Leone*, Oxford University Press, Londres, 1962, p. 266.

Como estas, outras companhias seriam igualmente subsidiadas, o que contribuiu para o desenvolvimento da tecnologia naval e para a expansão da frota a vapor britânica, ainda que com pesados custos para o Tesouro ¹⁷. E não foi apenas na Grã-Bretanha que se recorreu ao subsídio governamental para assegurar o transporte rápido entre continentes. Um pouco por toda a Europa e América, da Grécia ao Brasil, os governos acorreram em apoio das suas companhias de navegação que, com esse impulso e patrocínio, estenderam progressivamente o seu amplexo.

2. A Companhia Luso-Brasileira

Como não podia deixar de ser, em meados de Oitocentos começou a verificar-se a penetração de algumas companhias de navegação a vapor (subsidiadas ou não) no Atlântico Sul e nos circuitos do comércio marítimo português. A partir de 1850 Lisboa tornou-se porto de escala de várias dessas carreiras que, depois, passavam muitas vezes pela Madeira ou por S. Vicente, rumando aos mares meridionais. Ora, num país constantemente receoso de que os estrangeiros viessem roubar o que restava do antigo império, a entrada dessas companhias na esfera de acção portuguesa, isto é, no Brasil e em África, não podia deixar de ser vista como uma ameaça.

Foi nesse contexto que o grupo de cidadãos atrás referido apareceu a reclamar «providências» contra o «monopólio dos mares» que se perfilava no horizonte, considerando, em requerimento apresentado à Câmara dos Deputados, que da criação de uma companhia transoceânica dependeria a sobrevivência do próprio país:

As nações entre as quais se estabeleçam aquelas carreiras a vapor (inglesas e norte-americanas), se não cuidarem de quanto antes as estabelecerem do mesmo modo (...) terão de sofrer a sua aniquilação na completa ruína da sua navegação, do seu comércio e da sua indústria (...); não resta um só momento a perder para estudarmos e pormos em prática os meios de que deveremos imediatamente lançar mão, a fim de podermos, ainda a tempo, evitar este golpe mortal que está a ponto de ser descarregado sobre os nossos interesses nacionais e até, talvez, sobre a nossa existência social ¹⁸.

Passando das palavras aos actos, dois dos requerentes apresentaram um plano de estatutos para a criação de uma companhia de navegação a vapor para o Brasil, ilhas adjacentes e África Ocidental, fazendo simultaneamente

¹⁷ FALCONER, cit., p. 107.

¹⁸ Requerimento apresentado à Câmara dos Deputados em 6 de Julho de 1850, in *A Revolução de Setembro*, 11 de Julho de 1850. Para a continuação de manifestações de preocupações do mesmo jaez, ver *O Nacional*, 12 de Setembro de 1850, *A Nação*, 17 de Setembro de 1850, 2 e 17 de Janeiro de 1851.

apelo aos negociantes de Lisboa e Porto para que acudissem à ideia ¹⁹. Tratava-se de «uma excitação ao patriotismo» dos «homens pecuniosos» existentes em Portugal, numa palavra, de um desafio que se lançava ao país e que muita da imprensa secundava:

Corram ao chamamento que lhes fazem quantos possam prestar à empresa de que se trata. Descreiam de temores infundados. Abram os olhos para os seus interesses. O negócio é bom e fácil (...). É ganhar, servindo o país e aumentando a riqueza pública. Empreguem-se todos os incentivos para resolver os dúbios. Se para alguns valem as comendas, chovam comendas ²⁰.

Os apelos da imprensa aumentaram de intensidade quando, em 1851, as premonições de ruína começaram a ter as primeiras manifestações práticas. De facto, foi no início desse ano que se inaugurou a carreira da Royal Mail Steam Packet Company para o Brasil, e a regularidade e pontualidade da companhia britânica logo a tornou preferida do público português, e, até, do próprio Estado. Confrontado com a necessidade de enviar para o Funchal 20 soldados recentemente desmobilizados, e uma vez que o veleiro português em que deveriam viajar continuava a espreguiçar-se no Tejo, sem data certa de partida, o ministro da guerra decidiu despachar os militares a bordo do vapor da Royal Mail.

Num contexto marcado por uma postura de sobreaviso e de auto-defesa, este insignificante episódio de administração militar gerou apreensão e suscitou mesmo uma interpelação nas Cortes. Como os críticos da acção ministerial realçavam, o ministro tinha preterido o veleiro português quando o primeiro dever dos governantes deveria ser o de auxiliar as empresas nacionais para que elas progredissem e crescessem, sem o que Portugal nunca chegaria a formar companhias para competir com os estrangeiros ²¹.

É evidente que, a par das vozes críticas, também se fizeram ouvir aqueles que entendiam dever ser o mercado, e não a nacionalidade, a impor as suas leis, só devendo a bandeira nacional ser preferida em caso de igualdade de circunstâncias. Aliás, para alguns desses, a ideia de competir com a companhia subsidiada britânica seria completamente irrealista: «não tentemos o absurdo e o impossível para que se não escarneça de nós» ²². Era, também, de descrença o parecer da comissão que o governo tinha formado para estudar o assunto. Reunida em Março de 1851 sob a

¹⁹ *A Revolução de Setembro* e *O Patriota*, ambos de 2 de Dezembro de 1850.

²⁰ *A Revolução de Setembro*, 2 de Dezembro de 1850; ver, igualmente, *ibid.*, 16 de Dezembro de 1850, *A Nação*, 6 de Dezembro de 1850, *O Nacional*, 12 de Agosto de 1851; *O jornal do Povo*, 14 de Agosto de 1851.

²¹ *Diário da Câmara dos Deputados (doravante DCD)*. Para o caso na imprensa, ver *A Nação*, 15 de Março de 1851.

²² *DCD*, sessão de 24 de Março de 1851, p. 273 (discurso de Cunha Sottomayor).

presidência do duque de Saldanha, a comissão considerou que, em termos estritamente comerciais, uma companhia de navegação transatlântica seria um passo intempestivo dado que o movimento de transações comerciais, sobretudo com as colónias africanas, estava longe de o justificar. Fundá-la «antes de se criarem os hábitos e as relações comerciais, fora inverter a ordem e sucessão natural das coisas»²³.

Mas, apesar da racionalidade e do calibre destas e de outras objecções, a atitude voluntarista veiculada pelos patriotas e pelos entusiastas coloniais, acabaria por encontrar algum eco nas burguesias nacionais. Todavia, esse primeiro eco virou-se não para África mas para o Brasil. A primeira concretização do projecto transatlântico português partiu do grupo de comerciantes do Porto que, em 1852, tinha fundado uma empresa destinada a actuar na navegação costeira²⁴. Porém, Eduardo Moser e Isidoro Marques Rodrigues, os seus administradores, pondo os olhos «nos extravagantes lucros que há colhido a companhia britânica», considerando também que o Porto, que enviava milhares de passageiros para o Rio de Janeiro e outros pontos do império, «não deveria ser excluído do benefício de mais rápida navegação», decidiram ampliar os seus propósitos iniciais, tornando a navegação extensiva ao Brasil (com escala na Madeira e em Cabo Verde, para reabastecimento)²⁵.

A ideia gerou alguns aderentes em Portugal e um grande entusiasmo entre a comunidade portuguesa no Brasil, que tomou a maior parte das acções²⁶. Apesar de alguma maledicência nacional ter ridicularizado a iniciativa, os estatutos foram aprovados pelo executivo em 14 de Dezembro de 1852²⁷. O fundo primitivo da sociedade – que, a instâncias dos sócios brasileiros, se designava adequadamente por Companhia Luso-Brasileira –, era, então, de 400 contos. Contudo, por essa altura surgiu o projecto de uma companhia idêntica e com o mesmo nome e, «para evitar a ruína mútua que necessariamente se seguiria da sua concorrência», as duas empresas

²³ Relatório de 6 de Março de 1851, in *A Revolução de Setembro*, 2 de Junho de 1851.

²⁴ Cfr. Armando Mário VIEIRA, *Paquetes a Vapor para o Brasil, 1851-1877*, Porto, NFACC, 1991, p. 61.

²⁵ Para os detalhes do projecto ver *A Revolução de Setembro*, 9 de Outubro de 1852. Relatório da comissão directora da Luso-Brasileira, in *O Jornal do Povo*, 8 de Setembro de 1853.

²⁶ Cfr. *A Revolução de Setembro*, 9 de Outubro de 1852, e *A Nação*, 12 de Outubro de 1852.

²⁷ *Diário do Governo* (doravante DG), 24 de Dezembro de 1852. Para a maledicência nacional a respeito da Luso-Brasileira ver *A Revolução de Setembro*, 13 de Novembro de 1852 e 15 de Fevereiro de 1856. Note-se que os estatutos de qualquer sociedade anónima tinham de ser aprovados pelo governo, para defesa do público. Tratava-se de uma garantia oficial que aferia da credibilidade da empresa visto que, por lei, ela era responsável apenas até ao limite do seu capital social. Em defesa do interesse público podia, também, retirar a régia aprovação aos estatutos, forçando a sociedade à dissolução. Foi só a partir da publicação do decreto de 22 de Junho de 1867 que, às sociedades anónimas, passou a bastar uma escritura pública registada no tribunal do comércio para poderem existir.

fundiram-se numa só ²⁸. O pacto social foi ampliado e novamente sujeito à aprovação régia, que lhe seria dada por alvará de 30 de Junho de 1853, para gáudio da imprensa do Porto ²⁹.

Inicialmente, Moser e Rodrigues tinham-se proposto fazer a navegação transatlântica em dois vapores de 700 ou 800 toneladas mas agora a nova direcção, formada por Joaquim Pinto e pelos viscondes da Trindade e de Castro e Silva, tinha metas mais ambiciosas, acabando por encomendar em Inglaterra dois navios movidos a hélice, o *D.^a Maria II* e o *D. Pedro II*, com cerca de 1500 toneladas cada, e 300 cavalos de força. O que significava que não poderiam operar directamente a partir do Porto visto que navios dessa tonelagem não entrariam a barra do Douro. As partidas efectuar-se-iam em Lisboa, onde os paquetes ficariam a aguardar a chegada dos passageiros vindos do norte com passagens reservadas.

O primeiro dos paquetes da Luso-Brasileira iniciou as viagens em 1854, e o segundo no ano seguinte, e essas primeiras travessias foram relativamente bem sucedidas, dando lucro, se bem que insuficiente para recompensar adequadamente os capitais. No entanto, com o passar dos meses a companhia portuense viria a enfrentar enormes dificuldades, e por diversas razões. Em primeiro lugar, devido à concorrência estrangeira, pois eram várias as companhias de paquetes que, nessa época, ofereciam ligação entre Lisboa e o Brasil ³⁰. Depois, devido a uma relativa lentidão e falta de regularidade das viagens realizadas: enquanto os navios da Royal Mail demoravam, normalmente, 18 ou 19 dias para atravessar o oceano, os da Luso-Brasileira levavam cerca de 30; acrescenta-se que existia má coordenação entre os paquetes e o pequeno vapor que fazia a ligação entre Lisboa e o Porto, o que acarretava constantes atrasos nas partidas e que, por tudo isso, a Luso-Brasileira fez apenas 13 viagens de ida e volta enquanto que, no mesmo período, a Royal Mail efectuou 28, ou seja, mais do dobro. Uma outra razão do fracasso residia na falta de meios técnicos de manutenção e reparação, que obrigava os navios a recorrerem à Grã-Bretanha ou a ficarem parados: o *D.^a Maria II* avariou a máquina em 1856, tendo regressado ao Tejo, de onde já não saiu. Havia, ainda, rivalidades regionalistas que comprometiam o desenvolvimento da empresa: a sede da Luso-Brasileira era no Porto, mas muitos dos accionistas pretendiam que o controlo passasse para a capital do reino ou, até, para o Rio de Janeiro – algo com que o Porto não queria transigir ³¹.

²⁸ *O Jornal do Povo*, 8 de Setembro de 1853.

²⁹ Ver, por exemplo, *O Ecco Popular*, 28 de Julho de 1853.

³⁰ Durante os anos de actividade transatlântica, de 1854 a 1857, a Luso-Brasileira enfrentou a concorrência da poderosa Royal Mail Steam Packet Company e das efémeras South American & General Steam Navigation Company, Compagnie de Navigation Mixte, Compagnie Franco-Américaine, Hamburg Brasilianische Packetschiffahrt Gesellschaft, European and American Steamship Company e Pacific Steam Navigation Company (cfr. VIEIRA, *op. cit.*, pp. 17 e 67).

³¹ *A Pátria*, 22 de Janeiro de 1856.

Mas a mais importante razão das dificuldades da Luso-Brasileira residia na falta de protecção estatal. Sem ela, e em concorrência directa com uma empresa inglesa subsidiada, era praticamente impossível que a Luso-Brasileira pudesse subsistir. Ora, o governo só se dispunha a subsidiar a companhia se ela aceitasse fundir-se com outras duas que, como se verá adiante, então se projectavam para as carreiras dos Açores e de África Ocidental. Ainda assim não subsidiaria em mais do que tencionava gastar com o transporte de malas, funcionários e colonos, uma subvenção «mesquinha» que não correspondia aos proventos fiscais que o Estado certamente extrairia do previsível incremento do comércio entre a metrópole e as suas colónias africanas ³². Sem muitas alternativas, a direcção da Luso-Brasileira aceitou as propostas que lhe foram feitas para a fusão, não porque ambicionasse a linha africana mas porque seria a única forma de poder vir a conseguir um subsídio que lhe permitisse manter viva a ameaçada linha do Brasil. Um dos relatórios da direcção é claro a esse respeito:

Há quase dois anos que a direcção (...) solicita do governo português um subsídio, bem convencida de que, sem esse auxílio, não pode esta empresa prosperar (...). O governo, porém, tem-se recusado a fazer esta concessão à nossa companhia enquanto não o tiver feito a uma empresa cujo fim seja a comunicação directa e regular com as nossas ilhas e mais vastas possessões ultramarinas; (...) (quando surgiu a possibilidade de fusão) a direcção entendeu que seria este um ensejo feliz para sair a companhia do seu estado raquítico e a ocasião oportuna para se constituir no direito de um subsídio do governo porque, não sendo suficientes aqueles que obtinha pelas carreiras de África e dos Açores, por certo mais tarde não lhe seria negado pelos poderes do Estado o auxílio de que carecesse para sustentar as três importantes linhas de sua navegação ³³.

De toda a forma qualquer decisão definitiva estaria sempre condicionada à anuência da assembleia geral. Ora os accionistas, sobretudo os residentes no Brasil, recusaram a fusão, pretendendo que a companhia continuasse por si só e exclusivamente para o Brasil. Dispunham-se, para tanto, a injectar o capital que permitisse a aquisição de um terceiro navio ³⁴. Todavia as desinteligências e dificuldades eram já demasiado grandes e públicas e, nessas condições, tornou-se impossível captar um número suficiente de novos subscritores. Apesar do apoio de vários capitalistas do Porto (entre os quais o conde de Ferreira) a Companhia acabou por liquidar

³² *O Nacional*, 12 de Fevereiro de 1856. Ver igualmente *O Commercio do Porto* da mesma data.

³³ *O Commercio do Porto*, 19 de Julho de 1856. Ver igualmente *ibid.*, 25 de Junho do mesmo ano.

³⁴ *Ibid.*, 13 de Fevereiro e 7 e 25 de Junho de 1856, e *A Patria*, 13 de Abril de 1856.

³⁵ *O Commercio do Porto*, 25 de Abril de 1857.

em 1857 ³⁵.

Terminava assim, em desaire, a atracção brasileira, uma atracção que se manifestaria pontualmente nos anos vindouros mas com condicionalismos e resultados idênticos ³⁶. Claramente em contra-corrente, o governo de Lisboa deixara cair o movimento espontâneo dos capitalistas nacionais que tinham apontado o Brasil como primeira prioridade. Prioridade natural, aliás, e correspondente ao que era então o volume das trocas materiais e humanas de Portugal com o Atlântico Sul. Como já dissera *A Nação*, em finais de 1850, «se não se puder fazer já tudo, faça-se alguma coisa, estabeleça-se, ao menos, a linha principal para o Brasil; e depois se estabelecerá a linha secundária para África». Mas ao mesmo tempo que preconizava prioridades, *A Nação* também deixara desde logo um aviso para que não houvesse «mesquinheira», exigindo que se disponibilizassem os apoios necessários para que a empresa a criar fosse «tão rápida e tão bem servida, tão exacta e tão cómoda, como a inglesa, ou mais, se for possível»; de outra forma perder-se-iam os capitais e ainda ficaria «envergonhado o país» ³⁷. Manifestamente, o conselho do periodista não foi ouvido pelos governantes.

3. Projectos gorados: da Companhia Açoreana à Real Companhia de Navegação a Vapor

Cronologicamente falando, a segunda meta dos capitalistas portugueses foi o arquipélago dos Açores. Em bom rigor as primeiras propostas que se fizeram ao governo para a formação de uma companhia de navegação a vapor entre Lisboa e os Açores vinham já da década de 1840, mas essas intenções iniciais não passaram do papel e a questão só começou a adquirir visibilidade em 1854 quando dezenas de negociantes e capitalistas de Lisboa (entre os quais se encontravam figuras gradas do comércio local), criaram uma companhia com um fundo de 300 contos destinada a explorar a navegação a vapor para as ilhas açorianas. Previa-se a aquisição de dois navios de 200 toneladas e 150 cavalos de força e obteve-se o beneplácito do Estado que, pela sua parte, garantia aos investidores um lucro mínimo de 6% ³⁸.

³⁶ Em 1859, surgiu uma Real Companhia Anglo-Luso-Brasileira que operava a partir de Milford Haven (e, depois, de Liverpool). Mas o grosso do seu capital era inglês e, na prática, não fez melhor do que a Luso-Brasileira, extinguindo-se logo no ano seguinte. Na década de 1870, seria feita uma terceira experiência com a Progresso Marítimo do Porto, companhia fundada por Henrique Kendall e que apostava sobretudo na emigração e no comércio nortenho para o Brasil. Os dois navios da companhia partiam do Porto e ainda efectuaram 14 viagens completas mas, sem subsídio do Estado, a Progresso Marítimo não resistiria à concorrência, acabando por liquidar (cfr. VIEIRA, cit., pp. 107 segs. e 176 segs.)

³⁷ *A Nação*, 6 de Dezembro de 1850. Sobre a vantagem de estabelecer primeiro a carreira para o Brasil, e a inconveniência de o fazer desde logo para África, ver também *ibid.*, 24 de Dezembro de 1850 e 2 e 17 de Janeiro de 1851.

³⁸ *Jornal do Commercio*, 7 de Novembro de 1854.

O que foi suficiente: convidada para o efeito, a praça de Lisboa correspondeu ao que dela se esperava e «os capitalistas subscreveram (...) com o número de acções necessárias para o cometimento da empresa»³⁹.

Mas cedo o horizonte da projectada Companhia Açoreana começou a toldar-se devido à intervenção de Simone Gattai, um italiano que representava várias firmas inglesas. Gattai tinha sido, aliás, o precursor do projecto açoriano e, com a anuência ministerial, partira para Londres a fim de organizar uma companhia⁴⁰. Contudo, demorando-se mais do que o previsto, ultrapassara o prazo que lhe fora concedido pelo governo e este acabara por acolher a proposta portuguesa, entretanto surgida. Agora, regressado a Lisboa e não lhe sendo possível invocar direitos – que não tinha –, o italiano propôs reunir a companhia portuguesa com aquela que vinha propor para que, desse modo, se alargasse a navegação até à África Ocidental⁴¹.

Essa proposta ia de encontro a uma velha aspiração governamental. Já em 1851, e na falta de resposta imediata por parte dos investidores portugueses ao desafio de criação de uma grande empresa transatlântica, o Estado tinha tomado sobre si a responsabilidade de assegurar a navegação a vapor para as colónias africanas, ordenando que, de três em três meses, um dos vapores da Armada largasse para Luanda, fazendo escala no Funchal, ilhas de S. Vicente e de S. Tiago, São Tomé e, se fosse imprescindível reabastecer em carvão, também na Serra Leoa⁴². Mas, dadas as péssimas condições de transporte proporcionadas pelos navios de guerra, apenas se realizaram duas das viagens previstas.

Nessas circunstâncias, o pensamento de Gattai foi recebido com óbvio interesse nos gabinetes governamentais e em certos sectores da imprensa, com realce para *O Arauto* que, numa série de artigos redigidos pelo deputado Afonso de Castro, procurou fazer valer a ideia de que a navegação para os Açores seria de somenos importância quando comparada com a da África:

Porque nos limitamos a estabelecer uma carreira de navegação a vapor para os Açores quando podemos estabelecê-la também para Angola e Benguela? (...) Dos Açores nunca nos poderá vir a importância que nos pode vir de África (...). A empresa de navegação para os Açores, dizemo-lo francamente, não tem grande futuro. A empresa de navegação para África tem um futuro incalculável. Uma será sempre pequena, a outra pode vir a ser formidável. Os lucros de uma quase que se podem calcular, os da outra não se sabe até onde poderão subir⁴³.

Em conformidade com a sua perspectiva visionária, Afonso de Castro

³⁹ *Revista Economica*, 10 de Março de 1855, p. 34. Ver, também, *O Commercio (do Porto)*, 13 de Novembro de 1854.

⁴⁰ *O Arauto*, 9 de Fevereiro de 1855.

⁴¹ *O Commercio (do Porto)*, 13 de Dezembro de 1854.

⁴² *DG*, 10 de Dezembro de 1851 (Portaria de 9 de Dezembro de 1851).

⁴³ *O Arauto*, 23 de Fevereiro de 1855.

dedicou-se a atacar a empresa açoriana louvando, em contraponto, a companhia proposta por Gattai, «a verdadeira empresa da qual o país tirará lucros incalculáveis» ⁴⁴.

Mas, a par das visões inflamadas de optimismo, foram várias as vozes que se pronunciaram contra objectivos tão ambiciosos, recomendando a necessária ponderação:

Propôs um estrangeiro à Companhia Açoreana o estender as suas viagens até África, e tomar assim proporções gigantescas que nos princípios são sempre fatais, pelo menos na nossa terra (...). Depois de encetar a navegação dos Açores, depois de conhecidos os seus resultados, depois de desvanecidas as dúvidas que inspira, então desfralde a Companhia as asas e dê um voo mais largo (...). Mas por enquanto não se meta, como vulgarmente se diz, em cavalarias altas, para que, se houver de cair, não dê tão desastrosa queda ⁴⁵.

E, efectivamente, foi esta visão mais cautelosa que os accionistas da Companhia Açoreana decidiram seguir, rejeitando as propostas de Gattai, o que levou o italiano a formar um plano de duas companhias destinadas, a primeira delas, a fazer as viagens para os Açores e a segunda, numa fase posterior, para África Ocidental ⁴⁶. Envolvidas nesses planos estavam as casas de Low Brothers & Company e de H. M. Russell & Company, duas das mais acreditadas e sólidas casas comerciais inglesas, para além de vários capitalistas britânicos ⁴⁷.

Confrontado com duas propostas diferentes, o governo abriu concurso para adjudicação das concessões, e a proposta de Gattai, considerada mais vantajosa não só por incluir a África mas também porque aceitava uma subvenção mensal ligeiramente menor, acabou por ser a escolhida. A 25 de Janeiro de 1856 celebrou-se entre o governo e a Low Brothers & Company, um contrato para a navegação para os Açores no qual se concedia o exclusivo por 12 anos e 950 mil réis de subsídio mensal ⁴⁸. Logo após, Gattai cedeu o seu contrato africano a Teófilo Bernex Philipon que, em representação da casa H. M. Russell & Company e de outros capitalistas britânicos, propôs a linha para África Ocidental, vindo o contrato a celebrar-se em 18 de Abril de 1856. De acordo com o estipulado, Philipon obrigava-se à criação de uma empresa que deveria dispor de pelo menos três vapores a hélice com um mínimo de 800 toneladas, para fazer viagens de periodicidade mensal entre

⁴⁴ *Ibid.*, 25 de Fevereiro de 1855. Ver igualmente os artigos de 9 e 28 de Fevereiro e 4 de Março do mesmo ano.

⁴⁵ *Revista Economica*, pp. 34-5. Também o influente *Jornal do Commercio* (5 de Dezembro de 1854) considerava imprudente ligar a sorte das duas companhias.

⁴⁶ *O Commercio (do Porto)*, 10 de Fevereiro de 1855, e *O Arauto*, 28 de Fevereiro de 1855.

⁴⁷ *O Seculo*, 4 de Novembro de 1855; ver também *O Commercio (do Porto)*, 5 de Novembro de 1855.

⁴⁸ *A Revolução de Setembro*, 15 de Fevereiro de 1856.

Lisboa e Luanda, com escala pela Cidade da Praia, Bissau e S. Tomé. Para tanto receberia um subsídio anual de 58 contos, durante os quinze anos em que durasse o contrato, mais um bónus inicial de 60 contos, tendo, em contrapartida, de conduzir gratuitamente o correio, dinheiros públicos e certo tipo de passageiros. Para além disso teria de colocar um vapor de força adequada para navegar entre Moçâmedes e o Ambriz, e um segundo para navegar no Cuanza ⁴⁹.

Foi nesse período que se negociou o acordo entre as duas companhias inglesas e a direcção da Luso-Brasileira para a constituição de uma companhia única com um capital de 1800 contos que visaria, em simultâneo, as linhas dos Açores, da África Ocidental e do Brasil, e que teria o nome de Real Companhia Portuguesa de Navegação a Vapor ⁵⁰. Desejando que se nomeassem directores portugueses para afiançarem a firma em Portugal e estimularem os capitais, Philipon conseguiu atrair ao projecto alguns dos envolvidos na projectada Companhia Açoreana (como José Pereira Serzedelo ou Fortunato Chamiço Júnior), entregando-lhes a direcção da Real Companhia Portuguesa de Navegação a Vapor. Com a recusa da Luso-Brasileira em participar na *joint venture* considerou-se que a companhia poderia começar a actuar com 900 contos, metade dos quais deveriam ser realizados pelos capitalistas ingleses e a outra metade em Portugal, o que, supunha-se, não seria difícil:

Quando é de tantos o interesse, não deve ser difícil o preenchimento da subscrição; (...) três dos cavalheiros que compõem (a direcção) podem facilmente concorrer para que a lista se preencha em poucos dias. Falamos dos Srs. Serzedelo, Chamiço e Medlicott (...). As ligações (desses) três cavalheiros com o comércio estrangeiro desta praça, e com as praças do Porto, das ilhas, da África, do Brasil, devem necessariamente concorrer para que a subscrição depressa cresça ⁵¹.

Mas nada disso aconteceu. Os subscritores não apareceram e Philipon acabou por se desinteressar, virando-se em exclusivo para a navegação para a Madeira, que arremataria ⁵². Tendo decorrido um ano, prescreveram os contratos sem que, em Portugal, tivesse sido possível reunir os capitais e pôr de pé a empresa, o que só vinha dar razão a todos os que se tinham oposto à miragem africana:

Os esforços empregados para levar ao cabo esta empresa (Real Companhia Portuguesa de Navegação a Vapor), todos se frustaram contra a desanimação e desconfiança dos capitalistas da nossa praça. Não indaga-

⁴⁹ DG, 9 de Agosto de 1856.

⁵⁰ O *Commercio do Porto*, 21 de Julho de 1856.

⁵¹ O *Commercio Mercantil*, Dezembro de 1856.

⁵² A *Opinião*, 3 de Janeiro de 1857, e O *Commercio do Porto*, 11 de Março de 1857.

remos se essa desconfiança era ou não, fundada; o facto, porém, foi este, e merece ser registado, porque factos desta natureza sempre têm alcance e significação (...). A carreira dos Açores ficou prejudicada; foi o concurso que arrancou aquela carreira da mão da primeira empresa, para a transferir àqueles que a mataram (...). A linha dos Açores estava prestes a começar quando entregue à companhia chamada portuguesa; eram homens muito sérios, decididamente empenhados em fazê-la trabalhar; afrontados na praça, tiveram de retirar-se e aí estão hoje bem evidentes, os resultados ⁵³.

Em desespero de causa, o governo convocou os directores portugueses da defunta Real Companhia de Navegação a Vapor para ver se queriam juntar esforços com um cidadão brasileiro, o ex-negreiro Francisco António Flores, e seus associados londrinos da Pinto Perez & Company, para levar a cabo a empresa. Recusaram inicialmente, fazendo ver que os subsídios oferecidos eram insuficientes. Ainda assim o governo não desistiu. Como explicava depois Tiago Horta, ministro das obras públicas, «foi-lhes dito: aceitai, porque se o subsídio for bastante, vós continuareis com a vossa carreira, e se não for bastante, as Cortes hão de prover, porque não podem deixar de querer essa navegação» ⁵⁴.

Fiados na promessa governamental, os referidos directores – Fortunato Chamiço Júnior, José Pereira Serzedelo, Joaquim Fradesso da Silveira, Duarte Medlicot e Cândido de Freitas Abreu – acabaram por aceder, associando-se ao já referido Flores e, também, a W. S. Lindsay e outros ingleses (que participavam por via da venda de navios a vapor, parcialmente pagos em acções). Assim nasceu a Companhia União Mercantil para júbilo de todos os que encaravam o seu aparecimento como uma «aurora da esperança» para as colónias africanas ⁵⁵.

4. A Companhia União Mercantil

De acordo com o estabelecido, e no que respeitava à navegação para os Açores, a União Mercantil ficaria com um exclusivo por 12 anos, sendo subsidiada com 950 mil réis mensais e obrigando-se a fazer uma viagem de ida e volta por mês com barcos de tonelage não inferior às 500 toneladas. Quanto a África o privilégio exclusivo era garantido por 20 anos, o subsídio seria de 58 contos por ano, para além de um bónus inicial e extraordinário de 60 contos. Os barcos fariam escala em Cabo Verde e S. Tomé, tocando depois Moçâmedes, Benguela, Luanda e Ambriz, antes de regressarem a Lisboa. O serviço iniciar-se-ia o mais tardar em Setembro de 1858 em vapores movidos a hélice e com tonelage não inferior a 800 toneladas. Acessoriamente, a companhia obrigava-se a iniciar a navegação com um vapor de

⁵³ *Jornal do Commercio*, 1 de Maio de 1857.

⁵⁴ *DCD*, 28 de Fevereiro de 1861, p. 550.

⁵⁵ *O Commercio do Porto*, 20 de Abril de 1861.

menores dimensões entre as ilhas de Cabo Verde e desse arquipélago para a Guiné, recebendo por isso uma subvenção a fixar ulteriormente. Em contrato posterior, viria a assumir também a navegação para o Algarve com um mínimo de 2 vapores (recebendo, para tanto, o subsídio anual superior a 9 contos) ⁵⁶.

De entre os vapores que adquiriu, a empresa destinou três deles, o *D.^a Estefânia* (120 cv), o *Africa* (100 cv) e o *D. Pedro* (95 cv), para a carreira de África, juntando-lhes, depois, o *D.^a Antónia* (160 cv) e o *Zaire* (180 cv).

O início da navegação para África causou compreensível entusiasmo nas colónias. Como se dizia numa carta assinada por um amigo de S. Tomé e Príncipe, «permita o Todo Poderoso que a empresa frutifique» ⁵⁷. Mas, nas condições em que começara e em que operava, dificilmente a União Mercantil poderia frutificar. Desde logo porque não tinha os meios que prometera. Os navios adquiridos a Lindsay eram de má qualidade ou estavam em precárias condições, exigindo dispendiosas reparações. Nalguns casos tinham sido entregues sem sobressalentes ⁵⁸. A deficiência de meios e uma má organização, repercutiam no modo de funcionamento fazendo com que a empresa raramente cumprisse os prazos estabelecidos. Nas linhas dos Açores e do Algarve não se efectuavam todas as viagens contratadas e a situação agravava-se na linha de África, sem data certa e viagens de duração errática, oscilando entre os 29 e os 77 dias. No total das 12 viagens completas realizadas até Dezembro de 1860, os navios da União Mercantil demoraram, em média, mais de 35 dias para a viagem de ida e mais de 50 dias para a de retorno, como se pode ver no quadro referente ao primeiro ano e meio de viagens. Ou seja, em muitos casos, os vapores demoravam mais do que os navios de vela. Os sistemas de multas destinadas a penalizar os atrasos só viriam a ser implantados em 1861, mas com montantes reduzidos que não tiveram qualquer efeito dissuasor e a situação prolongou-se.

Na base de todas estas dificuldades estava a falta de acolhimento dos capitalistas nacionais e, conseqüentemente, uma falta de fundos que estigmatizou, desde o início, a União Mercantil. De facto, a companhia começou a operar apesar de não ter obtido o capital necessário para o fazer: dos 900 contos previstos conseguiu apenas os cerca de 320 contos trazidos pelos sócios fundadores, e grande parte deles em material, o que a forçou a recorrer massivamente ao crédito bancário. A direcção da sociedade ainda tentou arranjar subscritores em Espanha e Inglaterra, mas o resultado foi nulo e, em 1860, após dois anos de esforços, a União Mercantil tinha apenas 16 accionistas (dos quais mais de metade eram estrangeiros) e o mesmo

⁵⁶ Contrato celebrado em 31 de Agosto de 1858, in *DG*, 8 de Setembro de 1858. Para o contrato inicial ver, por exemplo, *Boletim Official do Governo-Geral da Província de Angola*, 9 de Outubro de 1858, p. 5.

⁵⁷ *A Revolução de Setembro*, 28 de Janeiro de 1859.

⁵⁸ *DL*, 2 de Julho de 1864.

Datas de início e dias de viagem na carreira africana (1858-60)

Navio	Partida para África	Ida	Retorno
D. ^a Estefânia	1 de Outubro de 1858	35	36
<i>África</i>	6 de Janeiro de 1859	38	50
<i>D. Pedro</i>	6 de Fevereiro de 1859	31	76
<i>D.^a Estefânia</i>	6 de Março de 1859	32	49
<i>África</i>	8 de Maio de 1859	31	77
<i>D. Pedro</i>	22 de Julho de 1859	40	49
<i>D.^a Estefânia</i>	24 de Setembro de 1859	35	40
<i>África</i>	31 de Dezembro de 1859	37	45
<i>D.^a Estefânia</i>	15 de Fevereiro de 1860	29	50
<i>África</i>	11 de Junho de 1860	58	55
<i>D.^a Antónia</i>	29 de Agosto de 1860	29	43
<i>D. Pedro</i>	15 de Setembro de 1860	35	–

Fonte: Câmara dos Pares, sessão de 16 de Março de 1861, in *DL*, 21 de Março de 1861.

capital com que se iniciara⁵⁹. No posterior inquérito às actividades da companhia, caracterizar-se-ia assim a situação:

O projecto da companhia está público mas ninguém corre a associar-se à empresa (...); 3.600 acções eram as tomadas pelos fundadores da companhia, 3.600 acções eram ainda as emitidas em 24 de Abril de 1861⁶⁰.

Financeiramente estrangulada, a União Mercantil recorreu ao governo solicitando auxílio. A questão foi extensamente debatida na imprensa e nas Cortes, que se manifestaram maioritariamente favoráveis a esse auxílio, até porque a empresa dera provas. Apesar das suas dificuldades, apresentara «vapores de pau e ferro, vapores visíveis, palpáveis, que navegavam no oceano»⁶¹. O próprio governo sabia que teria de apoiar a companhia por variadíssimas razões, incluindo as de prestígio. Como dizia Tiago Horta, ministro das obras públicas, «não vamos nós dar lugar a que, dentro ou fora do país, se possa dizer que não estamos em circunstâncias de manter a única carreira de vapores que tínhamos para a Costa de África»⁶². Todavia, não

⁵⁹ *Ibid.*, 18 de Agosto de 1863 e 28 de Junho de 1864.

⁶⁰ *Ibid.*, 5 de Julho de 1864.

⁶¹ *A Opinião*, 5 de Setembro de 1861.

⁶² Câmara dos Deputados, sessão de 22 de Agosto de 1861, in *DL*, 26 de Agosto de 1861. Ver também Câmara dos Pares, sessão de 26 de Agosto de 1861, in *ibid.*, 10 de Setembro de 1861 (discurso de Linhares) e *A Opinião*, 4 de Setembro de 1861.

estava disposto a ir muito longe nesse apoio. Recusando o empréstimo de 1300 contos que se lhe solicitava, o ministro nomeou uma comissão de inquérito para se pronunciar sobre a viabilidade da companhia e, mediante o seu parecer favorável, decidiu auxiliá-la com a promessa de 6% de juro sobre o capital, o que as Cortes aprovaram ⁶³. Por contrato adicional, e uma vez que o acordo com Philipon fora rescindido devido a uma série de incumprimentos do concessionário, impôs-se à companhia que assegurasse também a navegação para a Madeira ⁶⁴.

Mas os resultados da garantia de juro ficaram muito longe do esperado, apenas se conseguindo obter cerca de 55 contos. Em Junho de 1861 tentou-se, no Porto, a emissão de 200 acções (equivalentes a 18 contos) mas sem qualquer sucesso. Em Agosto desse mesmo ano, num esforço suplementar, o Estado anuiu a um novo contrato, aumentando a garantia de juro para 7% e avalizando um empréstimo de 450 contos a contrair junto da banca. Esse e outros balões de oxigénio ainda permitiram que a companhia se mantivesse por algum tempo, mas pouco ou nada melhorou a sua situação, uma vez que, após Agosto de 1861, apenas foram tomadas acções equivalentes a cerca de 9 contos ⁶⁵. Era a prova irrefutável de uma extensa indiferença pública. Como se dizia no relatório da comissão de inquérito, a praça de Lisboa «apreciava e aproveitava as vantagens que a empresa lhe proporcionava (...), mas não se julgava, por isso, obrigada a ter *patriotismo e entusiasmo* até lhe sacrificar os capitais» ⁶⁶. Alguns entusiastas coloniais, como Soares Franco, por exemplo, confessar-se-iam verdadeiramente pasmados com a completa falta de apoio dos portugueses, e, em particular, dos que negociavam com África, à Companhia União Mercantil ⁶⁷. Na verdade, os principais negociantes da praça de Lisboa estavam dispostos a participar numa empresa de navegação a vapor para os Açores, ou até para o Algarve, mas não para África, nem para os três destinos em conjunto ⁶⁸.

Essa era, aliás, a pedra de toque da questão. Desde o início que muitas vozes se tinham levantado contra a ideia de junção das três linhas, e os opositores a essa junção continuavam a fazer-se ouvir, na imprensa periódica e nas Cortes:

Eu queria que o serviço de África fosse distinto do da carreira dos Açores e Algarve (...). Não faltariam empresários que quisessem fazer esse

⁶³ Para a esperança de que essas novas condições trouxessem a breve trecho uma procura nas acções da companhia, ver Câmara dos Deputados, sessão de 26 de Fevereiro de 1861, in *DL*, 28 de Fevereiro de 1861 (discurso de Tiago Horta) e *O Commercio do Porto*, 6 de Agosto de 1861.

⁶⁴ *DCD*, 10 de Julho de 1860, pp. 87-9.

⁶⁵ Para o mapa da emissão e movimentação das acções ao longo do tempo ver *DL*, 5 e 8 de Julho de 1864, respectivamente.

⁶⁶ *Ibid.*, 5 de Julho de 1864 (itálicos meus).

⁶⁷ *Ibid.*, 5 de Outubro de 1863.

⁶⁸ Cfr. Câmara dos Deputados, sessões de 3 e 6 de Maio de 1865, *ibid.*, 6 e 9 de Maio de 1865.

serviço com menos ónus para o Tesouro. Estas carreiras dos Açores e Algarve a todas as empresas têm dado ganho; a perda tem sempre vindo da carreira de África ⁶⁹.

O próprio Fradesso da Silveira, um dos directores da União Mercantil, era adverso à ideia de junção das três linhas. Contudo, o governo, ciente de que ninguém pegaria na carreira da África se a mesma fosse isoladamente a concurso, continuava a insistir na junção das carreiras para que as inevitáveis perdas africanas pudessem ser atenuadas pelos eventuais ganhos nas outras duas linhas. Estratégia difícil de vingar, na prática, dada a dimensão dessas perdas. Efectivamente, até 31 de Março de 1863 as 35 viagens realizadas pela União Mercantil na carreira de África saldaram-se por um prejuízo de mais de 313 contos ⁷⁰.

Em situação cada vez mais precária a companhia abandonou a navegação para a Madeira – que viria a ser adjudicada à Companhia Lusitânia ⁷¹ – e pediu ao governo que tomasse o restante das acções, ou então que aumentasse o subsídio, sem o que não poderia subsistir. Efectivamente, a 13 de Julho de 1863, as Cortes autorizaram que o subsídio anual a conceder a essa ou a outra companhia subisse até aos 160 contos e foi nomeada uma segunda comissão de inquérito para diagnosticar o estado da União Mercantil. Mas era demasiado tarde para lhe acudir, uma vez que as dívidas já subiam a cerca de 650 contos. Assim, em meados de 1864, esgotados todos os meios de auxílio e indulgência, e na sequência de fortes divergências com os accionistas ingleses, o governo decidiu pôr-lhe um ponto final ⁷².

5. Os contratos com empresas britânicas

Com o fim da União Mercantil, e uma vez que era imprescindível manter as comunicações com as colónias atlânticas, o governo começou por recorrer ao oneroso método de fretamento de navios (com o qual despendeu 75 contos) e abriu imediatamente um concurso público para o estabelecimento de uma nova empresa. Como não se apresentassem licitantes, procurou-se convencer a Companhia Lusitânia, que assegurava a navegação para a Madeira, a tomar à sua responsabilidade as carreiras da União Mercantil. Mas a direcção dessa companhia, formada por Carlos Krus, George Hancock e José Gregório Fernandes, todos comerciantes de Lisboa, fez saber «que poderia encarregar-se do serviço para os Açores e Algarve, mas não do serviço para a costa de África» ⁷³. Assim, esgotadas as alternativas em Portugal,

⁶⁹ Câmara dos Deputados, sessão de 14 de Março de 1865, in *ibid.*, 16 de Março de 1865 (discurso de Levy).

⁷⁰ *Ibid.*, 2 de Julho de 1864.

⁷¹ *O Commercio do Porto*, 1 de Julho de 1862, e *A Opinião*, 27 de Setembro de 1862.

⁷² *DL*, 2 de Junho de 1864.

⁷³ *Ibid.*, 24 de Agosto de 1864.

o Estado contratou directamente com a Bailey & Leetham, de Hull. A firma inglesa receberia um subsídio de 200 contos anuais e ficaria com o exclusivo, durante 20 anos, da navegação a vapor para o Algarve, os Açores e a África Ocidental. Como era de lei, o contrato teria de receber a sanção das Cortes, posto o que a Bailey & Leetham formaria uma companhia com o capital social mínimo de 1350 contos e com sede em Lisboa ⁷⁴. Entretanto, comprometia-se a operar provisoriamente para não interromper as comunicações, o que, efectivamente, começou a fazer, se bem que nem sempre a contento ⁷⁵.

Para moralizar alguns incumprimentos que se vinham verificando e melhorar as garantias do estipulado, as Cortes decidiram introduzir alterações no contrato inicial, exigindo, entre outras coisas, que metade das tripulações fossem portuguesas, que aumentassem as multas previstas por atrasos e que a duração do exclusivo fosse de apenas dez anos. Todavia, a empresa britânica não aceitou tais alterações, pelo que o contrato provisório v i r i a a ser rescindido a 3 de Outubro de 1866 ⁷⁶. Aliás, também não tinha sido possível angariar os 1350 contos requeridos para formar a Companhia. O desinteresse das burguesias portuguesas pelo desafio que se lhes lançava era ineludível e continuava a ser motivo de surpresa para os sectores pró-africanos e voluntaristas da sociedade portuguesa. Como confessava o próprio Sá da Bandeira, «é para lastimar que tanto a praça de Lisboa como a do Porto não tenham querido entrar nesta empresa de navegação para África; diversos ministérios fizeram diligências para isso mas até agora nada se tem conseguido» ⁷⁷.

Todavia, o governo não tinha outros interlocutores credíveis e, a 15 de Outubro de 1866, assinou um novo contrato provisório com a Bailey & Leetham, válido por dois anos e nas condições julgadas aceitáveis pela empresa britânica. Entre outras coisas conseguiu que a tonelagem dos vapores a utilizar fosse ligeiramente mais baixa e que desaparecesse do clausulado a obrigatoriedade de formar uma companhia com um fundo de 1350 contos. Liberta dessa exigência contratual, a firma inglesa, que tinha adquirido o activo da União Mercantil, criou uma empresa com sede em Lisboa, à qual deu o nome de Empresa Luzitana ⁷⁸.

Com a continuidade da navegação garantida temporariamente, e sempre esperançado em conseguir atrair os capitais nacionais e estrangeiros a um grande empreendimento colonial, o governo abriu novo concurso para a formação da sonhada companhia. Contudo, os resultados foram os mesmos

⁷⁴ Para o contrato com a firma Bailey & Leetham, de Hull, ver *Ibid.*, 26 de Outubro de 1864.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*, 6 de Outubro de 1866. Para a lei de 20 de Junho, ver *Collecção da Legislação Novíssima do Ultramar (1866)*, Lisboa, Imprensa Nacional, pp. 111-2.

⁷⁷ Câmara dos Pares, 3 de Fevereiro de 1866, in *DL*, 7 de Fevereiro de 1866.

⁷⁸ *Ibid.*, 16 de Outubro de 1866.

de sempre, de forma que, «não tendo aparecido concorrente algum (...), não obstante o longo prazo de oito meses que durou o concurso, e a publicidade que teve, tanto em Portugal como nos países estrangeiros», a 12 de Fevereiro de 1868 viu-se na necessidade de estabelecer novo contrato com a Bailey & Leetham, válido por mais três anos ⁷⁹.

E esse quadro repetir-se-ia nos anos seguintes, ainda que com algumas alterações. No início de 1871, o governo abriu novamente concurso mas desta vez separando as várias carreiras e introduzindo até a proposta de navegação a vapor para a África Oriental, permitindo que a licitação pudesse ser feita separadamente ou em conjunto ⁸⁰. Surgiram interessados na linha dos Açores – sendo preferida a proposta apresentada pelo barão de Fonte Bela ⁸¹ – mas não houve candidatos às carreiras de África. Como se dizia no preâmbulo da proposta de lei apresentada às Cortes «as empresas africanas não tiveram oferta em condições definidas e a praça fechou-se sem resolução sobre este importante assunto ⁸². Desse modo, e para garantir a continuidade da navegação para a África Ocidental foi novamente renovado o contrato provisório com a Bailey & Leetham, nas condições habituais, mas apenas até 30 de Junho de 1872 porque havia a esperança de que fosse possível arranjar novos contratadores que se interessassem pelas duas Áfricas ⁸³. Como tal não se verificou, em 24 de Abril de 1872 foi estabelecido novo contrato com a casa inglesa, desta vez sem subsídio e válido por três anos. E assim sucessivamente até inícios da década de 1880.

Também para a África Oriental – e, nesse caso, com maior força de razão – o governo foi compelido a recorrer a empresas estrangeiras firmando, no final de 1874, um duplo contrato com a British Indian Steam Navigation Company. Tratava-se de incluir Lisboa nas carreiras já existentes comprometendo-se a companhia britânica, que operava através do canal do Suez, a trazer todos os meses um dos seus vapores até Lisboa a fim de receber passageiros e carga. Similarmente, os que navegavam entre Bombaim e outros portos da costa do Malabar iriam uma vez por mês a Goa receber passageiros e carga para Lisboa. Uma vez em cada quatro semanas os vapores da companhia inglesa que faziam o serviço a partir de Zanzibar seguiriam até à ilha de Moçambique, e fariam uma viagem entre essa ilha e Lourenço Marques, aportando a Quelimane e a Inhambane. O estipulado seria válido por três anos, no que à Índia dizia respeito, e por seis anos no que respeitava à navegação entre Moçambique e Lourenço Marques, e o governo português subsidiaria a companhia britânica num montante superior a 40 contos ⁸⁴.

⁷⁹ *Ibid.*, 18 de Fevereiro de 1868.

⁸⁰ *DG*, 10 de Janeiro de 1871.

⁸¹ *Ibid.*, 25 de Abril de 1871.

⁸² *Ibid.*, 6 de Setembro de 1871.

⁸³ *Ibid.*, 4 de Novembro de 1871.

⁸⁴ *Ibid.*, 30 de Janeiro de 1875.

Posteriormente, o contrato com a British India Steam Navigation seria prolongado até 1883.

Ou seja, nos anos que se seguiram à liquidação da União Mercantil, a total falta de acolhimento dos empreendedores nacionais forçou o governo a negociar acordos com empresas estrangeiras. E, numa primeira análise, esses acordos estavam longe de satisfazer as necessidades do país, parecendo interessar, acima de tudo, às empresas envolvidas, que recebiam os subsídios e pura e simplesmente se furtavam ao cumprimento do estipulado.

A British India, por exemplo, nunca fez o serviço que contratara, delegando-o na Union, uma companhia que fazia uma carreira subsidiada entre a Inglaterra e Zanzibar, pela rota do Cabo. E essa delegação acarretava vários inconvenientes para Portugal. De facto, os paquetes da British India chegavam só a Zanzibar e as malas idas de Lisboa eram entregues aos vapores da Union que sem demora as entregavam nos portos moçambicanos a que eram destinadas. Mas tratava-se apenas do correio. A carga ficava na alfândega de Moçambique e os interessados tinham de fretar outros barcos para o seu transporte. Posteriormente a British India passou a ir até à ilha de Moçambique mas como aí chegava depois dos vapores da Union terem largado, ficava o correio à espera do próximo navio, atrasando-se 3 semanas. E tudo isto perante a apatia do governo português. Como dizia Augusto de Castilho, «contra estes factos incríveis nunca, que me conste, reclamou o nosso governo, continuando a companhia a zombar do serviço que desempenhava a seu bel-prazer, sem ser fiscalizada nem compelida a um melhor desempenho»⁸⁵.

Também a carreira da costa ocidental se processava com evidentes irregularidades e insuficiências, sendo as queixas a respeito da rapidez (ou falta dela) as mais comuns. O problema vinha de trás e já se pusera com a União Mercantil. Logo em 1861, Andrade Corvo, entre muitos outros, considerara que o auxílio do Estado era exagerado em relação à utilidade da companhia para o país, censurando a atribuição de subsídios a vapores sem condições indispensáveis para o serviço postal, ao invés do que faziam a Inglaterra ou a França, que subsidiavam bem mas exigiam em conformidade. E este tipo de críticas acompanhou quase sempre a vida da Empresa Luzitana:

O vapor Zaire gastou nas últimas três viagens 105 dias. O vapor Cambridge (...) empregou, termo médio, 89 dias em cada uma das quatro viagens que tem empreendido (...). O D. Pedro, empregado frequentemente neste serviço, achando-se em péssimas condições de limpeza, tem-se demorado 90 dias em cada uma das suas últimas seis viagens⁸⁶.

Tratava-se, aparentemente, de uma consequência inescapável de contratos assinados em posição de grande debilidade negocial. Como recon-

⁸⁵ DCD, sessão de 12 de Maio de 1882, pp. 1412-3.

⁸⁶ *Ibid.*, sessão de 31 de Março de 1874, p. 973 (discurso de Vilas Boas).

hecia Melo Gouveia, então ministro da marinha, subsidiava-se a navegação da Empresa Luzitana para a África ocidental «porque não ia, não foi, nem lá quis ir outra, nem para cargas, nem para malas nem para passageiros; e (...) esta não quis ir lá por menos do que lhe demos, nem com condições diferentes daquelas que firmou» ⁸⁷.

Mas será um erro ver na complacência portuguesa apenas uma falta de força política para coibir os abusos de empresas britânicas. A questão era mais complexa e remetia para os condicionalismos que tinham presidido à introdução dos vapores transatlânticos em Portugal. Na base dessa introdução estavam aspirações políticas que decorriam da necessidade de mostrar a bandeira e de demonstrar que Portugal acompanhava o ritmo das outras nações coloniais. Essa necessidade política tinha forçado e continuava a forçar a protecção a empresas formalmente portuguesas, mesmo quando o serviço prestado era manifestamente deficiente. Em meados de 1870 a African Steamship Company começou a escalar Lisboa e a transportar malas e passageiros para Luanda, fazendo-o mais rapidamente e em melhores condições do que vinha sendo feito pela Empresa Luzitana. E, no ano seguinte, o governo português chegou mesmo a conceder-lhe algumas isenções e facilidades ⁸⁸. Contudo, a African Steamship Company não usava a bandeira portuguesa, pelo que continuou a contratar-se com a Bailey & Leetham para que a bandeira fosse mostrada.

Até porque não havia uma grande necessidade de que o serviço fosse muito mais rápido, bem pelo contrário. Na verdade não existia um movimento de correio ou de passageiros para África que justificasse a criação de uma companhia de navegação a vapor, e, assim sendo, também não fazia sentido despendar largos subsídios, mesmo que para tanto houvesse meios. O caso português tinha as suas especificidades, algo que sempre fora assumido pelos que defendiam a política de meias tintas e baixos subsídios. Claro que também eles não ignoravam que as nações mais poderosas davam grandes subsídios às suas principais companhias de navegação a vapor. No entanto, consideravam que Portugal não devia seguir tais exemplos: «*por ser fraco e pobre*» não podia entrar em confronto com a Inglaterra, a França ou os Estados Unidos, que competiam pelo domínio dos mares e exigiam rapidez e eficiência; Portugal deveria apenas visar o desenvolvimento do seu comércio «e, por isso, os seus barcos, hão de ser mais adequados ao serviço mercante do que ao serviço postal» ⁸⁹.

Ou seja, através de uma política de pequenos subsídios Portugal poderia conciliar tudo. Poupava as suas depauperadas finanças, mostrava a bandeira e aceitava o facto de as companhias subsidiadas fazerem navegação lenta, transportando carga, o que ia de encontro aos interesses do comércio

⁸⁷ *Diário da Câmara dos Pares* (doravante DCP), sessão de 5 de Maio de 1871, p. 142.

⁸⁸ *Collecção da Legislação Novíssima do Ultramar* (1871), cit., p. 276.

⁸⁹ *A Opinião*, 14 de Setembro de 1861, itálicos originais.

colonial. Efectivamente, a demora nos portos interessava apenas ao comércio colonial, não só porque este se encontrava fortemente desorganizado mas também porque em muitos locais do ultramar português não havia sequer cais para o embarque e desembarque das mercadorias. Já em 1864 a comissão de inquérito à União Mercantil tinha notado que «o comércio particular, que tinha evitado prudentemente concorrer e arriscar capitais nesta empresa de navegação, era o que recolhia todas as vantagens» devido aos fretes baixos e ao facto de os vapores aguardarem nos portos de escala, sujeitando-se ao ritmo dos comerciantes ⁹⁰.

Por outras palavras, em lugar de subsidiar a rapidez consistente, necessária para o transporte de correios e passageiros, o Estado pervertia a filosofia do subsídio e financiava sobretudo a carga, contribuindo para uma forma de concorrência desleal. Uma vez que os navios podiam carregar em todos os portos de escala, e como não havia um volume de passageiros suficiente para a sua lotação, acabavam por funcionar como cargueiros, o que arruinava a navegação à vela. É certo que o método onerava indevidamente o Erário, que pagava por algo que não recebia, mas, em contrapartida, beneficiava a Empresa Luzitana e, sobretudo, as casas de Lisboa que tinham estabelecido negócios com as colónias e que pressionavam o Estado para que a carreira se mantivesse ⁹¹. Foi, em parte, à sombra da protecção do Estado, materializada, entre outras coisas, na navegação a vapor, que essas casas comerciais lisboetas acabaram por singrar.

6. A Empresa Nacional de Navegação

A prioridade dada ao comércio colonial, em desfavor dos passageiros, persistiu na década de 1880, quando as burguesias portuguesas manifestaram, por fim, um interesse palpável pela navegação a vapor para África, dando origem a algumas empresas.

A mais consistente e duradoura foi criada em 1881 por António José Gomes Neto, Estevão Brochado e Bensaúde & Companhia, uma firma de Ponta Delgada que, já desde 1874, assegurava a navegação a vapor para a Madeira e os Açores ⁹². A nova sociedade designava-se Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa e, de acordo com o contrato estabelecido com o governo português a 30 de Dezembro de 1881, comprometia-se a fazer 12 viagens por ano entre Lisboa e Moçâmedes, escalando o Funchal, S. Vicente, Santiago, Príncipe, S. Tomé, Rio Zaire, Ambriz, Luanda e Benguela, sem qualquer subsídio. Mas desde logo ficou estabelecido no contrato, válido por 10 anos, que as viagens poderiam demorar até 70 dias – o que era muitíssimo –, e que os navios da empresa poderiam trans-

⁹⁰ DL, 1 de Julho de 1864.

⁹¹ DCP, sessão de 5 de Maio de 1871, pp. 140 segs.

portar carga. Se esse transporte contribuísse para uma demora nos portos superior a 24 horas, considerar-se-ia tal demora como sendo caso «de força maior». Complementarmente, e para fazer a navegação a vapor entre as ilhas de Cabo Verde e destas para a Guiné, em vapores de pequena tonelagem, a Empresa Nacional de Navegação receberia um subsídio de 30 contos anuais (nos quais Cabo Verde comparticipava com 7 contos) ⁹³.

A Empresa Nacional de Navegação começou a operar com dois navios, o *Angola* e o *Portugal*, e, não obstante ter enfrentado tempos difíceis e a concorrência de outras linhas, como a Mala Real Inglesa e a Empresa Benchimol, acabaria por sobreviver, vindo a originar a Companhia Nacional de Navegação, fundada em 1918.

Mas a entrada em liça dos empreendedores portugueses na navegação termodinâmica para África, ocorrida no início da década de 1880, foi, ainda assim, parcial, pois incidiu apenas na linha da África Ocidental. Convidada a assegurar, igualmente, a linha da África Oriental, a Empresa Nacional de Navegação recusaria, só admitindo a hipótese de empreender a navegação para a costa moçambicana se, prévia ou paralelamente, se constituísse uma grande companhia comercial auxiliada pelo Estado; e, mesmo nesse caso, exigia, para o serviço de navegação propriamente dito, uma garantia de 7% do capital da empresa e subsídios de 180 ou 240 contos, consoante viessem a ser 6 ou 12 as viagens anuais requeridas ⁹⁴.

Por isso, e para os portos de Moçambique, o Estado teve de continuar a recorrer a uma firma estrangeira, trocando a British India Steam Navigation pela Castle Mail Packets Company, à época, uma das principais companhias de navegação subsidiada por Londres. Mediante uma comparticipação anual de 72 contos, os grandes vapores da Castle Mail navegavam até Lourenço Marques, e de Lourenço Marques para os vários portos portugueses da costa, a companhia recorria a vapores mais pequenos, hasteando a bandeira portuguesa. Para a Castle Mail, que já fazia a navegação entre Londres e o Natal, pela rota do Cabo, tratava-se tão-só de um pequeno prolongamento da sua carreira. Para Portugal, o contrato tinha a vantagem de «fazer aparecer com frequência a bandeira portuguesa nos portos da província de Moçambique» a custo módico pois, como se considerava no parecer então emitido pelas comissões de marinha e ultramar da Câmara dos Deputados, «um serviço completamente nacional» exigiria sacrifícios desproporcionados relativamente às vantagens a colher ⁹⁵. E este recurso aos estrangeiros manter-se-ia até 1903, ano em que a Empresa Nacional de Navegação iniciou, por fim, uma carreira até à costa Oriental, escalando Lourenço Marques e a Beira.

⁹² DG, 16 de Fevereiro de 1875.

⁹³ DCD, sessões de 23 de Janeiro e 12 de Abril de 1882, pp. 88-90 e 1089 segs., respectivamente, e DCP, sessões de 22 e 23 de Maio de 1882.

⁹⁴ Cfr. DCD, sessão de 18 de Maio de 1883, p. 1568.

⁹⁵ *Ibid.*, p. 1567.

7. Conclusões

A tese de que a política pró-africana dos governos liberais teria estado, desde o início, em sintonia com os interesses das classes dominantes, construiu-se, em boa parte, sobre alusões e referências *en passant*. Uma das áreas em que esse método foi usado – e frutificou facilmente, por se tratar de uma área praticamente inexplorada –, diz respeito às companhias de navegação a vapor. Aqui e ali avançou-se o nome de uma companhia, referiu-se a existência de um projecto ou, até, de um contrato assinado, sem que, por norma, se acrescentasse qualquer detalhe. Não surpreende, por isso, que o leitor, geralmente sem contacto com os documentos, tenha tomado o nome pela coisa e confundido a pomposidade das referências com manifestações palpáveis de um amplo interesse das burguesias portuguesas por África.

Nesse estado de coisas a explicitação do passado constitui uma meta historiográfica essencial e foi essa meta que este artigo procurou atingir ao traçar a história das sucessivas tentativas de construção de empresas de vapores de longo curso. Através dessa reconstrução foi possível ver que, até à década de 1880, os capitalistas nacionais manifestaram interesse e chegaram mesmo a erigir companhias destinadas a fazer a navegação a vapor para o Brasil e para os Açores mas que só em condições excepcionais – e de certa forma forçados, como sucedeu no caso da Companhia União Mercantil – se deixaram envolver nas carreiras de África. No que à navegação diz respeito não há, portanto, motivo para falar em pendor pró-africano das burguesias oitocentistas portuguesas.

O interesse por África é manifesto, isso sim, por parte dos governantes, fossem eles regeneradores ou progressistas. O que o estudo das primeiras décadas da navegação a vapor revela é que, em lugar de burguesias que pressionassem fortemente o poder político no sentido pró-africano, foram os governos que, na qualidade de guardiães da integridade do império e por razões de natureza política e de prestígio, assediaram persistentemente alguns sectores do tecido económico português no sentido de os levar a investir nas colónias. Não tendo encontrado a receptividade esperada, o Estado foi obrigado a recorrer aos estrangeiros de forma a assegurar a abertura e manutenção de linhas de comunicação modernas com as colónias africanas. Ao fazê-lo, visou a protecção do comércio acima da rapidez dos transportes e criou as condições para que pudesse medrar um sector da burguesia interessado em África.