

O império português (1825-1890): ideologia e economia**

INTRODUÇÃO

Em finais de 1807, fugindo às tropas napoleónicas, a corte portuguesa embarcou para o Brasil. À sua chegada a terras da América, D. João VI, então príncipe regente, decretou a abertura dos portos brasileiros aos navios das nações amigas, pondo fim ao regime de exclusivo comercial de que a metrópole até então beneficiara. Era o começo da desagregação do império luso-brasileiro, que culminará em 1822 (após o retorno da corte a Lisboa no ano anterior) com a declaração de independência do reino americano.

Para a economia de Portugal, as consequências eram das mais graves, sobretudo devido à quebra em cerca de 90%, em finais da década de 1820, da reexportação dos produtos coloniais brasileiros, que no começo do século representavam quase dois terços do total da exportação para o estrangeiro. Assim desaparecia a principal fonte de acumulação de capital tanto para a burguesia mercantil (em particular, a de Lisboa) como para o próprio Estado, cujas finanças viviam sobretudo das taxas cobradas nas alfândegas sobre os fluxos comerciais com o Brasil e com o exterior¹. Do ponto de vista político, o país perdia igualmente importância no contexto internacional, pouco mais

* Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

** Versão portuguesa, ligeiramente modificada, da comunicação apresentada na mesa-redonda internacional «Entre traite et colonisation: pénétration européenne en Afrique noire et impératif économique (fins xviii^e-xix^e siècles)», organizada em Setembro de 2001 na Université de Bretagne Sud, com o concurso do Institut universitaire de France e do laboratório SOLITO.

¹ A exportação de produtos coloniais correspondia a dois terços das exportações totais de Portugal para as nações estrangeiras. Do comércio colonial provinha o capital empregue

tendo agora para oferecer ao aliado tradicional — a Inglaterra — do que a posição estratégica do porto de Lisboa.

Desfeito o império luso-brasileiro, a Portugal ficavam pertencendo vários territórios dispersos pelo mundo, restos dos antigos sistemas. Tal era o caso, no Oriente, dos pequenos enclaves de Goa, Damão e Diu, no subcontinente indiano, do porto de Macau, em território chinês, e de Timor, na Insulíndia, e, em África, de alguns postos nos chamados «rios da Guiné», nomeadamente Bissau, Cacheu e Ziguinchor, dos dois núcleos que tinham Luanda e Benguela como centros e de alguns pontos na costa moçambicana, bem como Sena e Tete, na linha do rio Zambeze. A tudo isto devem acrescentar-se ainda os arquipélagos atlânticos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe.

No começo do segundo quartel do século XIX, as relações que estas possessões mantinham com a metrópole eram muito ténues. As colónias de África continuavam ligadas sobretudo ao Brasil pelo tráfico negreiro, que, embora ilegalizado, mantém números elevados até 1851. Quanto às do Oriente, uma vez findo o último surto de comércio a longa distância que nas décadas finais do século XVIII e começos do seguinte as relacionara com o Brasil e com Portugal, tendiam agora a inserir-se nas redes mercantis regionais do Índico.

Também a nível político, a soberania de Lisboa pouco mais era do que nominal, estando o governo das colónias entregue de facto aos estratos dominantes locais.

Sobre estas bases muito frágeis virá, no entanto, a constituir-se em finais de Oitocentos o último império português, centrado no continente africano, com dois territórios de grande extensão (Angola, com mais de 1 200 000 km², e Moçambique, com 783 000 km²), para além de um terceiro de menores dimensões (a Guiné, com 36 000 km²). Durante a partilha de África, Portugal, resistindo a pressões várias, conseguiu não apenas manter as suas posições iniciais, mas crescê-las substancialmente, criando um vasto domínio, desproporcionado em relação ao peso político e económico da metrópole no sistema internacional.

Duas teses se opõem na historiografia quanto às motivações desta expansão. Para uma delas — que tem a sua melhor expressão no livro de R. J. Hammond *Portugal and África, 1815-1910. A Study in Uneconomic*

na indústria nascente (têxtil) [v. Borges de Macedo, *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, Lisboa, 1982, 2.^a ed., p. 72, Valentim Alexandre, *Os Sentidos do Império — Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*, Porto, 1993, pp. 765-792, e Jorge Pedreira, *Estrutura Industrial e Mercado Colonial — Portugal e Brasil (1780-1830)*, Lisboa, 1994, pp. 261-375].

Sobre o peso dominante dos tráficos oceânicos nas finanças do Estado português a partir do século XVI, cf. Vitorino Magalhães Godinho, «Finanças e estrutura do Estado», in *Ensaios*, vol. II, Lisboa, 1978, 2.^a ed., pp. 29-74.

Imperialism, publicado já em 1966 —, o caso português representa o exemplo mais claro de um «imperialismo de prestígio», muito marcado pelas tradições históricas e quase de todo alheio à influência dos interesses económicos. Outros, pelo contrário, vêem nestes interesses a mola real do expansionismo português oitocentista, que corresponderia a um «novo mercantilismo», caracterizado pela procura de mercados e pela necessidade premente de obtenção de divisas: tal é a tese central do livro de Gervase Clarence-Smith *The Third Portuguese Empire, 1825-1975 — A Study in Economic Imperialism* (1985), que ficou como a obra paradigmática desta corrente.

Toda a questão merece ser revista, à luz dos desenvolvimentos mais recentes da historiografia, tanto no que respeita ao facto colonial em si² como relativamente à evolução da sociedade portuguesa nos últimos dois séculos. Também do ponto de vista metodológico, a perspectiva já não é hoje a mesma: tratar-se-á agora, não de procurar o factor essencial que dê ordem e sentido a um fenómeno complexo como a expansão imperial, mas de analisar a conjugação específica de elementos de vária natureza que moldou o projecto colonial português no século XIX.

OS PRIMEIROS PLANOS IMPERIAIS

A VIRAGEM PARA ÁFRICA

A ideia de construir um novo império em África, como compensação para a perda do Brasil, surge muito cedo em Portugal: encontramos-la já na imprensa do primeiro período liberal (1820-1823), pela pena de alguns dos principais publicistas da época. Nascido das tensões provocadas pela crise e desagregação do sistema imperial, o novo projecto procurava dar resposta a uma questão de fundo, a da identidade nacional, num momento em que o já secular papel de Portugal como cabeça do império corria perigo. Como era de tradição, para boa parte das elites políticas portuguesas a concentração de esforços no território europeu, abandonando a via da expansão colonial, parecia inexequível, por conduzir, na melhor das hipóteses, a uma autonomia meramente formal, à sombra de uma potência mais poderosa (em princípio, a Inglaterra, aliada de Portugal desde o século XVII), cuja protecção se tornaria indispensável para evitar a absorção pela Espanha. Nestes termos, o terreno colonial surgia naturalmente como o mais propício à afirmação do país no concerto das nações, dando continuidade à longa tradição histórica — uma ideia aceite com tanto maior facilidade quanto era certo que na metrópole se

² Balanço recente por Pedro Lains, «Causas do colonialismo português em África, 1822-1975», in *Análise Social*, n.ºs 146-147, Lisboa, 1998, pp. 463-496 (cf. pp. 463-467).

desconheciam geralmente os estreitos limites do exercício da soberania de Portugal em África e sobretudo os obstáculos que o seu reforço encontraria.

A nível político, esse novo interesse pelas possessões africanas traduz-se, no imediato, pela tomada de medidas de defesa contra a sua anexação pelo Brasil (a que se encontravam estreitamente ligadas pelo tráfico negreiro), acompanhadas por uma primeira tentativa de desenvolvimento do seu comércio com a metrópole. A iniciativa partiu do governo (já após a queda do regime liberal, em 1823), que procurou incentivar os negociantes da praça de Lisboa a estabelecerem laços mercantis directos com as colónias africanas, concedendo-lhes vantagens de vária ordem. Mas dessa tentativa nada ficou: por um lado, as casas comerciais que se abalançaram a enviar os seus navios a África deram-se rapidamente conta de que o único género de retorno disponível eram os escravos, cujo tráfico se encontrava desde o século XVIII sob o controle de mercadores estabelecidos no Brasil; por outro lado, a crise dinástica vivida em Portugal a partir de 1826, que culminará na guerra civil entre liberais e absolutistas, em 1832-1834, impedia por si só que se concretizasse qualquer projecto de maior envergadura.

Vitoriosos em 1834, os liberais retomaram o plano imperial, sobretudo através de Sá da Bandeira, a mais importante personalidade da política colonial portuguesa de todo o século XIX. A ideia agora era mais ambiciosa: tratava-se de reformular todo o sistema, reformando a administração ultramarina, impondo novas pautas de sentido proteccionista e consolidando o domínio português nas várias possessões do continente africano pela ocupação efectiva de pontos estratégicos. A tudo isto se acrescentava um ponto essencial: a abolição do tráfico de escravos, ilegalizado por um decreto de 10 de Dezembro de 1836.

Ilegalizado, mas não suprimido de facto: com efeito, o decreto nunca foi aplicado, por força da resistência dos estratos dominantes locais, contando com a cumplicidade activa da maioria das autoridades coloniais e com a falta de vontade política dos governos de Lisboa (Sá da Bandeira era um dos poucos a defender a abolição nesta fase). O comércio negreiro, no qual a metrópole detinha uma posição marginal, continuou nos anos seguintes a mobilizar todas as iniciativas e todos os capitais, nomeadamente nas costas angolana e moçambicana — o que comprometia qualquer plano de modernização do sistema colonial. Também os projectos de consolidação do domínio territorial não tiveram sequência, por falta de recursos, ficando-se por alguns cruzeiros navais de exploração nas regiões das embocaduras dos rios Congo e Cunene, a norte e a sul de Angola (dando origem à fundação da povoação de Moçâmedes, nesta última zona, semidesértica). A própria reforma da administração colonial falhou, mantendo-se, no essencial, as estruturas do antigo regime, com os governadores, em princípio, detentores de

extensos poderes, mas de facto muito vulneráveis face aos estratos dominantes locais.

Os únicos resultados de algum relevo, embora mesmo esses muito limitados, deram-se no campo mercantil, onde, à sombra das medidas proteccionistas, se constituíra um grupo de algumas dezenas de empresas especializadas no comércio de trânsito com a África, em particular com Angola, fazendo sobretudo a reexportação de artigos manufacturados estrangeiros por troca com os produtos coloniais (um comércio que passa da ordem das dezenas de contos anuais na década de 1830 para a das centenas na de 1840 — acréscimo importante, mas sobre valores absolutos muito baixos, com um peso reduzido nas trocas externas da metrópole)³.

Só a partir de 1851 se criaram condições mais favoráveis para o desenvolvimento do projecto colonial. Por um lado, o encerramento efectivo do mercado brasileiro às importações de mão-de-obra escrava nesse mesmo ano modificou o quadro em que evoluía a economia das possessões africanas: o tráfico negreiro não se extinguiu, mantendo-se para outros destinos (Cuba e vários pontos do oceano Índico), mas os seus números reduziram-se drasticamente, deixando esta actividade de ter em Angola e Moçambique o peso avassalador das décadas anteriores⁴. Por outro lado, em Portugal, a partir do golpe de Estado de 1851, que instaurou o regime conhecido por «Regeneração», entrou-se numa fase de relativa estabilidade política, que permitia dar maior continuidade à acção governativa.

Neste novo contexto, coube a Sá da Bandeira relançar o plano imperial, na qualidade de presidente do Conselho Ultramarino de 1851 a 1859, cargo que acumulou com o de ministro da Marinha e Ultramar de 1856 a 1859. No essencial, os objectivos que se propõe são os mesmos da década de 1830: repressão do tráfico remanescente; reforma do aparelho de Estado colonial, procurando criar instituições representativas, ainda que de forma incipiente, de alguns estratos das populações locais; consolidação do domínio territorial pela ocupação, em Angola, de toda a linha da costa entre os paralelos de 5º e 12º (a norte da foz do rio Congo) e 18º de latitude sul e, em Moçambique, do litoral entre o rio Rovuma, a norte, e a baía de Lourenço

³ O comércio de trânsito, com base em Lisboa, ganhou peso no final dos anos 1830, beneficiando da protecção conferida pelas pautas alfandegárias de 1837. A reexportação de produtos estrangeiros para África, quase nula na primeira metade daquela década, subiu a 122,2 contos em 1842, 387,6 em 1848 e 519,5 em 1851. A reexportação de produtos africanos para o estrangeiro atingiu, nos mesmos anos, 244, 210,5 e 360,6 contos. Apesar dos aumentos, tratava-se de números baixos em valor absoluto [v. Jorge Pedreira, «O sistema das trocas», in F. Bethencourt e K. Chaudhuri (eds.), *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, 1998, vol. IV, pp. 241-242].

⁴ David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Nova Iorque e Oxford, 1987, quadros A.8 e A.9, pp. 249-254.

Marques (Delagoa Bay), a sul — a que se deveria acrescentar, em ambos os casos, o reforço da presença portuguesa em pontos estratégicos do interior, com a instalação, onde fosse possível, de núcleos de população ida da metrópole. De novo há a registar, para além de uma maior insistência nas medidas de fomento da produção colonial, o propósito de preparar a abolição da escravatura, embora a prazo (para contornar o problema da indemnização aos proprietários dos escravos), através de uma série de diplomas legais decretados nesta década.

Para Sá da Bandeira, todo este vasto plano teria a sua justificação última nas vantagens económicas que viria a trazer para a metrópole. Nas suas palavras, as possessões garantiriam a Portugal o acesso a mercados vantajosos, sempre abertos às produções da sua indústria e agricultura, sem dependência da política comercial dos governos estrangeiros; forneceriam, por troca e sem exportação de numerário, os géneros de que o país carecia; e dariam empregos à navegação nacional e à indústria a ela ligada⁵.

Não estava só Sá da Bandeira, nesta fase do projecto colonial, no terreno da economia. Entre as elites políticas portuguesas era então corrente a crença na riqueza das possessões de África, na extrema fertilidade dos solos tropicais e na profusão das suas minas de metais preciosos, ainda por explorar. Dominante logo nos primeiros anos do liberalismo, após 1834, o tema aparece-nos então em dezenas de artigos nos periódicos de todas as facções políticas, servindo de base à defesa do projecto colonial como via privilegiada para a regeneração nacional, compensando a perda do Brasil. Sob formas menos primárias, mais elaboradas — voltadas para um Eldorado longínquo, no qual se cumpriria o destino da nação, que recuperaria finalmente o estatuto de grande potência —, esta perspectiva mítica persiste ao longo de todo o império, ganhando um carácter estrutural.

Não era essa, no entanto, a única componente da ideologia colonial corrente. Noutra perspectiva, via-se no império sobretudo um testemunho das glórias do passado, da saga dos Descobrimentos, padrões da missão histórica civilizadora de Portugal, que não poderiam perder-se, sob pena de se perder igualmente a identidade nacional. Geralmente latente, este tema vinha à superfície sempre que se configuravam casos de perigo e de iminência de perda, real ou suposta, de qualquer das possessões ou de zonas sobre que se reivindicava a soberania portuguesa, contribuindo para afastar a tentação de abandonar não só a via colonial em si, mas também cada um dos territórios em particular, por mais difícil que se afigurasse a sua conservação e exploração.

Consoante as conjunturas, assim predominava uma ou outra destas componentes fundamentais da ideologia colonial. Em princípio, a ideia do império

⁵ Valentim Alexandre, «Nação e império», in F. Bethencourt e K. Chaudhuri (eds.), *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, 1998, vol. iv, pp. 90-104.

como «herança sagrada» tinha sobretudo uma função conservadora, enquanto a crença nas «riquezas inexauríveis» das colónias era mais mobilizadora⁶.

AS RESISTÊNCIAS

A política de Sá da Bandeira na década de 1850 inscreve-se naturalmente nesta última perspectiva. Mas os problemas avolumavam-se logo que se passava da simples retórica a realidades mais concretas.

Um plano como o gizado pelo Conselho Ultramarino exigia vastos recursos, que o Estado português dificilmente poderia disponibilizar. Por essa mesma altura dava-se início na metrópole à construção da rede de vias de comunicação — estradas e caminhos de ferro — essenciais à formação do mercado interno, financiada através de empréstimos públicos contraídos no estrangeiro. Para ocorrer ao dispêndio com as colónias seria necessário ou aumentar o endividamento do país no exterior ou reduzir o nível do investimento interno. Ambas as hipóteses encontravam fortes resistências, sendo difícil arrancar do parlamento verbas para o ultramar, além das despesas correntes: era comum a ideia de que as colónias deviam ser pelo menos auto-suficientes, não sobrecarregando a metrópole com os seus défices orçamentais.

Quanto aos capitais privados, raramente se dispunham a aplicá-los na África portuguesa em empreendimentos de maior vulto. As condições do mercado de capitais português — escassez de recursos, forte procura de capitais pelo Estado e, por consequência, alto preço do dinheiro — explicam esta relutância: era mais seguro e mais rentável, pelo menos no imediato, investir na metrópole, nomeadamente em títulos da dívida pública, do que apostar em empresas de lucro incerto e a longo prazo⁷. É certo que, por vezes, apareciam empresários, portugueses ou estrangeiros, solicitando concessões de vária ordem com vista à constituição de companhias coloniais; mas tratava-se, em geral, de simples actividades especulativas, de vida efémera.

As dificuldades em encontrar apoios entre os capitalistas nacionais para a concretização do projecto colonial estão bem patentes nos esforços feitos pelo governo na segunda metade da década de 1850 para que se constituísse uma empresa de navegação a vapor encarregada de fazer a ligação, por carreiras regulares, entre a metrópole e as possessões da costa ocidental da África. Após várias tentativas infrutíferas, acabou por formar-se em 1858 a

⁶ Id., «A África no imaginário político português (séculos XIX e XX)», in *Velho Brasil — Novas Áfricas — Portugal e o Império (1808-1975)*, Porto, 2000, pp. 219-229.

⁷ O crónico défice das finanças públicas portuguesas ao longo do século XIX levava a que os capitais nacionais encontrassem fácil aplicação nos títulos da dívida pública, com altas taxas de juro [v. Magda Pinheiro de Sousa, *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)*, tese de doutoramento não publicada, Universidade de Paris I, 1986, vol. I, pp. 291-378 e 412-414].

Companhia União Mercantil, de nacionalidade portuguesa, subsidiada pelo Estado. A empresa beneficiava de um sistema legal que dava vantagens substanciais às mercadorias importadas ou exportadas nas colónias em navios nacionais. Apesar disso, teve desde o início uma existência precária, não conseguindo realizar mais do que uma parte do capital previsto — o que a levou a comprar navios já usados por preço excessivo —, falindo em 1864, passando o serviço respectivo a ser realizado por uma companhia britânica. Analisando o caso, um comentador da época atribuía a crise da Companhia União Mercantil ao «influxo nefasto que pesa sobre as nossas coisas», não por simples infelicidade, mas «por efeito do pouco conhecimento de negócios, de pouca grandeza de alma e de excessiva cobiça da ganhar depressa e muito, empregando pouco capital e fazendo poucos esforços» — defeitos que se faziam sentir tanto entre os estadistas como entre os homens de negócio⁸. Noutros termos, falaríamos hoje em falta de mentalidade e de capacidade empresarial, típicas de um país ainda predominantemente pré-capitalista.

Poderia, no entanto, supor-se que o plano imperial de Sá da Bandeira teria pelo menos o apoio sem reservas do sector mercantil que vivia sobretudo do comércio colonial, já bem implantado em Lisboa. Mas, muito ligado à praça de Luanda, este sector resistia aos aspectos modernizadores do plano, tanto do ponto de vista social (abolição do tráfico de escravos e da escravatura, ilegalização do serviço forçado de «carregadores») como do ponto de vista económico (defendendo a navegação à vela contra a navegação a vapor). O único ponto do projecto que ia ao encontro dos seus interesses — a tomada da região da foz do Congo, que eliminaria a concorrência por esse porto feita ao comércio de Luanda — não foi avante por oposição da Grã-Bretanha, quando se fez uma tentativa nesse sentido, em 1855-1856. A ideia de proceder à ocupação dessa zona pelo interior, ensaiada nos anos seguintes, falhou igualmente pela falta de meios e pela resistência das populações da margem esquerda do Congo.

O plano de consolidação e de modernização do sistema imperial encontrava igualmente a oposição dos núcleos coloniais em África, não apenas por parte dos grupos sociais directamente interessados na escravatura e no tráfico de escravos, mas levantada igualmente pela própria administração, estreitamente ligada às antigas formas de exploração dos territórios — zonas periféricas do império centrado no Brasil, as possessões de África tinham herdado do antigo regime um aparelho administrativo onde poderes públicos e poderes privados se encontravam imbricados de forma inextricável, traduzindo o exercício de cargos no acesso a meios acrescidos de coerção sistematicamente utilizados na prossecução de fins particulares. Estávamos longe das estruturas de um Estado moderno, fundado na distinção entre

interesses públicos e interesses privados. Por outro lado, não existia sequer um corpo territorial bem delimitado como base do exercício do poder estatal, mas uma zona de influência onde o controle da Coroa se fazia de forma mais lassa ou mais apertada, conforme as épocas e as regiões, tendendo a desvanecer-se nas áreas mais periféricas de cada possessão.

Historicamente, este aparelho administrativo estava ligado ao tráfico de escravos, de que vivia em grande parte (sobretudo em Angola, sendo mais complexa a situação em Moçambique). Era essa a sua função no tempo do império luso-brasileiro, no qual as colónias de África tinham o papel de fornecedoras de mão-de-obra do território americano — papel que se manteve por largos anos após a independência do Brasil. Não surpreende que esse aparelho administrativo resistisse à mudança, sobretudo no campo do escravagismo e do trabalho forçado. Daí a impotência do poder central, que via frequentemente contra si voltados os instrumentos de acção de que julgava dispor nas colónias.

Por todas estas razões, o plano imperial impulsionado por Sá da Bandeira na década de 1850 falhou quase por completo. Não foi sequer possível instalar em África os poucos núcleos de povoamento branco previstos: a população da metrópole, que começava a emigrar para o Brasil em números significativos, que se acentuarão nas décadas seguintes, mostrava uma relutância invencível a fazê-lo para o continente negro, tido como terra de degredo e morte⁹. Longe de se consolidar, o domínio português conheceu uma retracção, nomeadamente em Angola, durante os anos 1860, por força tanto de dificuldades locais como da crise financeira então vivida na metrópole.

É verdade que em finais dessa década há indícios de transformação e desenvolvimento económico de alguns dos territórios do ultramar. Em Angola cresciam as exportações de café e iniciavam-se as da borracha, sendo ambos os géneros de produção espontânea, colhidos no interior pela população africana (só uma pequena parte do café provinha das plantações, nesta fase)¹⁰. Aumentava igualmente a cultura da cana-do-açúcar, sobretudo para

⁹ Ao longo do século XIX, até finais da década de 1880, a emigração espontânea de Portugal para África não ultrapassa as dezenas, anualmente. As várias tentativas de colonização dirigida pelo Estado falharam, salvo a iniciada já em 1884 no planalto sul de Angola, com 222 colonos. Entretanto, a emigração para outros países — na quase totalidade, para o Brasil — terá flutuado, de 1836 a 1849, em torno das 3000 saídas por ano, atingindo depois, anualmente, cerca de 8850 na década de 1850, 6000 na década de 1860, 12 800 na de 1870 e 17 300 na de 1880 [v. Robert Rowland, «Velhos e novos Brasis», in F. Bethencourt e K. Chaudhuri (eds.), *História da Expansão Portuguesa*, vol. IV, pp. 303-323].

¹⁰ As exportações de café de Angola, que atingiam apenas 3 toneladas em 1844, elevaram-se a uma média anual de 1815 toneladas em 1870-1876 e de 2680 em 1880-1885. Quanto às de borracha, subiram de 14,6 toneladas em 1872 para 362 em 1873, 259 em 1874, 395 em 1880, 1257 em 1884 e 1718 em 1889 (v. Tito de Carvalho, *Les colonies portugaises au point de vue commercial*, Paris-Lisboa, 1900, pp. 56-57).

fabrico de aguardente utilizada nas trocas com o sertão, substituindo a que antes era trazida pelos navios negreiros vindos do Brasil¹¹. Em Moçambique desenvolvia-se a exportação de oleaginosas, incentivada pela presença de representantes de duas conhecidas casas comerciais de Marselha, a Fabre et Fils e a Régis et Ainé¹².

Mas, tanto no caso angolano como no moçambicano, esta evolução favorável nada ficava a dever à metrópole, resultando da adaptação local a mutações exteriores ao sistema colonial português — entre outras, o fecho do mercado cubano às importações de escravos em 1866 e a abertura do canal do Suez em 1869. Só nas ilhas de São Tomé e Príncipe — um arquipélago situado no golfo da Guiné, perto da costa gabanesa — o papel de Portugal é determinante no arranque de uma economia de plantação com base no café, iniciada por capitais provenientes do tráfico negreiro, mas promovida a partir da década de 1860 sobretudo por capitais da metrópole¹³. Nesse território está presente a única instituição financeira que nesta fase se radica nas colónias portuguesas de África — o Banco Nacional Ultramarino, fundado em 1864, subsidiado pelo Estado, que nelas detinha o monopólio das operações bancárias e o privilégio de emissão de moeda.

O PROJECTO COLONIAL PORTUGUÊS E A PARTILHA DE ÁFRICA

O IMPULSO MODERNIZADOR

Na década de 1870 muda o quadro geral em que se inscrevia o projecto imperial português, pelo acréscimo de interesse que na Europa se manifesta pelo continente africano. As elites políticas nacionais tomam consciência dessa mutação por volta de 1875-1876, para isso contribuindo as notícias das viagens de vários exploradores em África (nomeadamente Stanley e Cameron, que tocavam de perto os domínios portugueses) e também a formação da Associação Internacional Africana pelo rei Leopoldo da Bélgica naquele último ano. Como reacção às ameaças que se pressentiam, funda-se em Portugal, em 1875, a Sociedade de Geografia de Lisboa, que terá nos anos seguintes um importante papel na definição da política colonial portu-

¹¹ Jill Dias, «Angola», in Jill Dias e Valentim Alexandre (eds.), *O Império Africano — 1825-1890*, Lisboa, 1998, pp. 379-471.

¹² Leroy Vail e Landeg White, *Capitalism and Colonialism in Mozambique*, Londres-Nairobi-Ibadan, 1980, pp. 64-69; Malyn Newitt, *A History of Mozambique*, Londres, 1995, pp. 317-323.

¹³ Sobre o arranque da economia de plantação em São Tomé e Príncipe, v. Tony Hodges e Malyn Newitt, *São Tomé e Príncipe. From Plantation Colony to Microstate*, Boulder, 1998, e Augusto Nascimento, *São Tomé na Segunda Metade de Oitocentos — a Construção da Sociedade Colonial*, tese de mestrado não publicada, Universidade Nova de Lisboa, 1992.

guesa. No imediato é dela que vem o impulso para a realização das viagens de exploração portuguesas, que se iniciam em 1877.

A nível governamental, o aumento das pressões externas contribuiu para dar um novo fôlego aos planos imperiais. O clima que na Europa rodeou os assuntos coloniais no último quartel de Oitocentos não fez nascer o interesse do Estado português pelo ultramar, que lhe era bem anterior, como vimos; mas condicionou a sua acção, dando maior premência às questões coloniais. Ganhava força a corrente que defendia uma política de desenvolvimento e de modernização do império, mesmo à custa de algum sacrifício da metrópole — corrente agora personificada em Andrade Corvo, que durante grande parte dos anos de 1870 acumulou as pastas do Ultramar e dos Negócios Estrangeiros. Tanto nos seus relatórios oficiais como nos Estudos que publicará mais tarde, Corvo dava expressão a uma perspectiva reformista do império, marcada sobretudo pela vontade de romper com o isolacionismo que, implícita ou explicitamente, dominara a política ultramarina portuguesa nos anos anteriores. «Não podemos continuar a viver isolados, como sucedia quando as nossas colónias de África eram parques de produção e criação de escravos, ou pouco mais. Hoje o mundo é do trabalho, e não da indolência; a terra é para os homens, e ninguém pode sequestrar à civilização o que é dela. É preciso que se produza, e produza largamente, onde a natureza concentrou as suas forças produtivas», escrevia no volume I dos Estudos. E acrescentava, noutro passo: «Fechar-nos em casa; fechar os portos com exclusivos, privilégios, monopólios; deixar cobertos de mato e intransitáveis os caminhos; não fazer nada produtivo por errada economia; considerar o isolamento como uma força e os caminhos de ferro como uma fraqueza; cerrar os olhos à luz para não ver para que nos não vejam; não fazer nada em benefício da civilização e da humanidade e querer que os outros nos respeitem; ocupar vastas regiões no mundo sem querer aceitar francamente a responsabilidade que pesa sobre nós; tais são os erros que a cada instante perturbam a razão e enfraquecem as faculdades físicas e morais do nosso país¹⁴.»

Como decorria da própria crítica assim formulada, a abertura à «civilização» e ao «progresso» far-se-ia por diversas vias. Uma delas estaria, obviamente, na liberalização mercantil, pela supressão dos monopólios, exclusivos, privilégios e outros «embaraços ao comércio estrangeiro», que afugentavam a «concorrência e com ela a vida»¹⁵. Uma outra era o desenvolvimento dos meios de transporte que permitiriam a exploração das riquezas coloniais¹⁶. No campo social, importava suprimir, para além da escravatura (que já o fora no papel pelo decreto de 25 de Fevereiro de 1869), o trabalho obriga-

¹⁴ Andrade Corvo, Estudos sobre as Províncias Ultramarinas, Lisboa, 1883-1887, vol. I, p. 212, e vol. II, p. 378.

¹⁵ Id., *ibid.*, vol. II, p. 363.

¹⁶ Id., *ibid.*, vol. I, p. 212.

tório a que estavam submetidos os «libertos» (uma categoria que abrangia os ex-escravos e os negros que continuavam a ser comprados no interior do continente africano)¹⁷.

Andrade Corvo defendia igualmente um expansionismo moderado em África, nunca excedendo os recursos disponíveis, tendo em atenção as capacidades produtivas dos territórios e os capitais necessários. Essa expansão deveria fazer-se, não por via militar, mas por meios pacíficos, pela atracção que sobre a população «indígena» exerceria o desenvolvimento da «civilização». Por outro lado, Corvo tinha em vista uma larga política de concertação com a Grã-Bretanha para a delimitação das fronteiras em África e para a cooperação económica em todo o ultramar.

Mau grado o abismo que ia normalmente das concepções gerais às realizações práticas, nem tudo deste vasto plano ficou em estado de simples projecto. Pela primeira vez se realizou um esforço sério para o fomento das infra-estruturas económicas ultramarinas, pelo envio das chamadas «expedições de obras públicas», a partir de 1877, financiadas por empréstimos contraídos para esse fim. Também a liberalização mercantil teve um começo de execução com as pautas promulgadas para a Guiné e para Moçambique em 1877. No ano seguinte, a concessão de grande parte da Zambézia, no território moçambicano, a um oficial português, Paiva de Andrada, que se propunha formar uma companhia para explorar a zona, era um primeiro passo para a abertura do ultramar ao capital estrangeiro. Outro dos pontos fundamentais do projecto — a extinção do trabalho servil — foi levado avante, no campo jurídico, pela promulgação da lei de 29 de Abril de 1875.

O domínio onde a acção de Andrade Corvo mais se fez sentir, na tentativa de reforma do império, foi, sem dúvida, o das relações externas, visando o estreitamento das relações com a Grã-Bretanha. A primeira iniciativa nesse sentido levou à conclusão de um tratado sobre Goa (um território português na Índia) em 1878, pelo qual o governo inglês aceitava que se construísse um caminho de ferro ligando o porto de Mormugão à rede ferroviária britânica no subcontinente indiano em troca da eliminação das barreiras que protegiam a produção da colónia portuguesa. O segundo passo foi a negociação do tratado de Lourenço Marques, em 1879, ligando aquele porto do Sul de Moçambique ao Transval, mediante a concessão à Grã-Bretanha de vantagens de ordem mercantil e militar. Segundo Corvo, os dois acordos faziam parte de um «sistema» que englobaria ainda uma terceira convenção, relativa à delimitação da fronteira norte de Angola, pela qual deveria ser reconhecida a soberania portuguesa na margem esquerda do rio Congo, no seu curso inferior¹⁸.

Tal como acontecera com o de Sá da Bandeira vinte anos antes, o plano de modernização do império de Andrade Corvo não tinha a seu favor os

¹⁷ Id., *ibid.*, vol. I, p. 64.

¹⁸ Id., *ibid.*, vol. I, pp. 40-42 e 162.

interesses coloniais já estabelecidos. Em África, a abolição do trabalho servil encontrou forte resistência, sendo contornada por regulamentos locais que continuavam a permitir o tráfico de negros do interior do continente para os núcleos coloniais, dando cobertura legal a práticas próximas da escravatura. Na metrópole, os sectores envolvidos no comércio com os territórios do ultramar, que viviam à sombra das pautas proteccionistas e dos direitos diferenciais, viam naturalmente com maus olhos a abertura do império ao capital estrangeiro e a liberalização das trocas com o exterior.

No campo político, a ideia de investir nas colónias continuava a encontrar a oposição da corrente tradicional, que entendia deverem as possessões sustentar-se a si próprias, não se lhes devendo sacrificar o desenvolvimento da metrópole. No parlamento, esta perspectiva impôs-se parcialmente, levando à redução do empréstimo para obras públicas no ultramar previsto inicialmente por Andrade Corvo e à liquidação das respectivas «expedições», no começo da década de 1880.

Algumas vozes cépticas, muito raras, iam mais longe, questionando a viabilidade do projecto colonial em si. Tal era o caso de Rodrigues de Freitas¹⁹, que na Câmara dos Deputados fez um apelo a que se considerasse todo o assunto de modo racional e desapaixonado. Vale a pena reproduzir aqui por extenso as suas palavras, que tocam o fundo do problema:

Não há nada mais fácil do que contribuir para que o país erradamente acredite que pode esperar de além-mar as maiores riquezas, a maior glória para Portugal, os recursos para saldar todas as dívidas, e desenvolver todas as nossas forças económicas e políticas.

Essa tarefa é muitíssimo fácil; mas, se entrarmos a considerar com todo o rigor, com patriotismo até, o que somos, o que temos, o que são essas colónias e o que exigem, havemos de chegar a conclusões mais proveitosas, mais lógicas; e essas conclusões não ficam mal ao nosso entendimento, nem ao nosso amor da pátria. (Apoiados.)

Considerar a questão «com todo o rigor» significava ter em conta que o aproveitamento das supostas riquezas do ultramar exigia um conjunto de «elementos» — capitais, créditos, operários, marinha e exército — de que Portugal carecia, devendo por isso moderar-se as expectativas sobre as vantagens a colher das possessões:

Mas, se não pudemos até agora obter em suficiente grau nem um só destes elementos, quanto mais a combinação de todos eles, é evidente que devemos ter todo o cuidado quando ao país descrevemos largamente as

¹⁹ José Joaquim Rodrigues de Freitas foi deputado republicano nas Cortes monárquicas nos anos de 1870-1874, 1878-1882 e 1889-1893. Mas as suas opiniões sobre a questão colonial eram muito minoritárias no seio do Partido Republicano, que seguia uma linha de nacionalismo radical.

riquezas do ultramar; digamos-lhe ao mesmo tempo, em longos períodos e em longas páginas, as dificuldades de colonizarmos esses territórios²⁰.

Admitindo, apesar de tudo, que Portugal pudesse ser «dentro de certos limites, um povo colonizador», Rodrigues de Freitas considerava indispensável um prévio esforço de reflexão:

Antes de colonizarmos, compreendamos o que somos e o que podemos ser; aliás as colónias serão o lugar para onde se vão escoando pouco a pouco as fracas forças que temos na metrópole. (Apoiados.)

Sobretudo, importava reformar o próprio reino, tarefa essencial, a antepor a qualquer outra:

Precisamos empenhar todos os nossos esforços, em que o governo da metrópole seja bom, em que todos os ramos da administração pública se aperfeiçoem e em que o nível moral e intelectual da nação se eleve (Apoiados²¹.)

A EMERGÊNCIA DO NACIONALISMO RADICAL

Mas esta visão fria da questão será cada vez mais difícil de sustentar, no último quartel do século XIX, devido à emergência de um novo factor de ordem ideológica: o enraizamento de uma corrente de nacionalismo radical, marcadamente imperialista, capaz de fazer uma mobilização relativamente importante das camadas populares urbanas das principais cidades do país (Lisboa e Porto) em torno dos temas coloniais²². Utilizada por todos os partidos, quando na oposição, e servindo de base à propaganda do recém-formado Partido Republicano, a retórica nacionalista mais exacerbada serviu, em 1879, para atacar a concessão da Zambézia a Paiva de Andrada (considerada uma alienação disfarçada que punha em perigo a integridade do território nacional) e, em 1881, o tratado de Lourenço Marques (criticado como uma capitulação perante a Grã-Bretanha, de que resultaria a perda dos domínios portugueses em África). Neste último caso, a campanha efectuada acabou por ter êxito, impedindo a ratificação do acordo.

Para esta corrente — que se tornará dominante na década de 1880, condicionando tanto a política colonial como a política externa —, a maior

²⁰ Diário da Câmara dos Deputados de 14-2-1879, p. 445.

²¹ Ibid. de 11-3-1879, p. 770.

²² Sobre a emergência do nacionalismo radical e o seu peso na vida política portuguesa no último quartel do século XIX, v. o nosso texto «Nação e império», in F. Bethencourt e K. Chaudhuri, op. cit., vol. IV, pp. 112-142.

parte da África central pertencia a Portugal por direito histórico, proveniente das descobertas marítimas, no século xv, e das viagens e expedições no interior do continente africano, realizadas a partir tanto da costa ocidental como da costa oriental, nos séculos xvi e xvii. A ideia, em si, não era nova: a invocação dos direitos históricos servira sempre de fundamento à defesa das posições portuguesas em África no campo jurídico. A novidade estava na força que esta perspectiva agora ganhava, expandindo-se e tocando o conjunto da população politizada (acabará mesmo por enraizar-se por tal forma na consciência nacional que ainda hoje tem curso).

A emergência deste nacionalismo populista tinha consequências contraditórias do ponto de vista político: por um lado, dava impulso aos planos imperiais, que podiam prevalecer-se do novo interesse suscitado pela questão colonial; por outro lado, dificultava a adopção do Estado português a um sistema internacional em rápida mutação.

Já sensível na campanha movida contra o tratado de Lourenço Marques — a ponto de o inviabilizar, como vimos —, este constrangimento afectará a política externa dos vários governos na década seguinte, obrigando-os a assumirem uma posição maximalista nas negociações para a delimitação dos territórios de África, então em curso²³.

Esse processo de definição de fronteiras começará em finais de 1882, altura em que se iniciaram as conversações entre Lisboa e Londres, tendo por objecto a região do baixo Congo (ou Zaire), desde há muito reivindicada por Portugal. A Inglaterra, que sempre se opusera à integração da zona no domínio português, estava agora mais receptiva a essa ideia, que lhe permitia opor-se indirectamente à instalação da França no território em causa, na sequência do tratado celebrado por Brazza com o rei Makoko, em 1880, e da sua ratificação pelo parlamento francês, dois anos mais tarde. Mas as negociações arrastaram-se, face à dificuldade de conciliar a diferença de perspectiva que à partida os dois governos tinham da questão: enquanto para Londres se tratava de fazer uma concessão a Portugal (a compensar, no essencial, por vantagens comerciais a acordar aos ingleses em Angola e Moçambique e por um acordo territorial que excluía o lago Niassa, na África oriental, do domínio português), para Lisboa a Grã-Bretanha não fazia mais do que reconhecer os direitos históricos portugueses, sendo por isso abusivas as compensações que daí pretendesse retirar. Finalmente, o tratado

²³ Sobre a história diplomática portuguesa na época do scramble for Africa, v. Eric Axelson, *Portugal and the Scramble for Africa, 1875-1891*, Joanesburgo, 1976, Françoise Latour da Veiga Pinto, *Le Portugal et le Congo au xix^{ème} siècle. Étude d'histoire des relations internationales*, Paris, 1972, Charles E. Nowell, *The Rose-Colored Map — Portugal's Attempt to Build an African Empire from the Atlantic to the Indian Ocean*, Lisboa, 1982, e Carlos Motta, *Portugal em África face à Europa (1875-1916)*, Lovaina, 1989, 3 vols. (tese polico-piada).

do Zaire acabou por ser assinado a 26 de Fevereiro de 1884, dando a Portugal a soberania sobre o troço final do rio (embora com limitações no exercício dessa soberania).

O acordo foi de imediato muito atacado em ambos os países: em Inglaterra, por parte das associações comerciais e das organizações anti-esclavagistas, que viam como uma ameaça a instalação de Portugal na região do baixo Congo (uma campanha também alimentada pelo rei Leopoldo da Bélgica); em Portugal, pela oposição de todas as cores, com o argumento de que só se havia obtido uma pequena parte do que à nação portuguesa pertencia por direito histórico. Também a Associação Comercial de Lisboa, onde os interesses coloniais tinham um peso significativo, reagiu desfavoravelmente, tendo por inaceitável a total liberdade de comércio estabelecida no tratado para a região do Congo.

Contra o tratado se levantaram também as objecções da França e da Alemanha, o que levou o governo de Londres a abandoná-lo. Da questão do Congo nasceu a ideia da Conferência de Berlim, reunida entre Novembro de 1884 e Fevereiro de 1885, com o objectivo de fixar as regras a seguir no comércio do continente africano, nomeadamente nas grandes vias de penetração, como os rios Niger e Zaire, e de estabelecer os princípios que regeriam as novas ocupações territoriais.

DA CONFERÊNCIA DE BERLIM AO ULTIMATUM INGLÊS DE 1890

Em Portugal — um dos catorze países nela representados —, as reacções à convocação da Conferência flutuaram entre a afirmação triunfalista dos direitos históricos nacionais e da certeza de os ver reconhecidos pelo conjunto das potências e o receio, mais frequentemente expresso, de ver o país ser vítima de uma nova «espoliação». Como se sabe, das negociações realizadas nos bastidores do congresso resultou o reconhecimento do Estado Livre do Congo e da sua soberania sobre grande parte da bacia do mesmo rio. Quanto a Portugal, ganhava a respectiva margem esquerda, da foz até Noqui, e, a norte do rio, os territórios de Cabinda e Molembo.

Tratava-se, objectivamente, de uma expansão territorial numa zona onde a presença portuguesa estava reduzida a algumas feitorias, minoritárias em relação às dos outros países. Subjectivamente, atendendo às expectativas e à crença generalizada no peso dos direitos históricos portugueses, estes resultados foram vistos como um desastre, uma grave retracção da soberania nacional em África. Daí advinha um forte sentimento de vitimização, alimentado igualmente pelas acusações que desde a fase final das negociações do Tratado do Zaire se faziam a Portugal no estrangeiro, sobretudo em Inglaterra, pondo em causa a capacidade do país para desenvolver o comércio e a civilização no ultramar e apontando-o como cúmplice no tráfico de escravos. A imagem

interna e a imagem externa da nação não coincidiam, antes se opunham — o que contribuía para dar força às formas mais radicais de nacionalismo.

A Conferência de Berlim reforçou igualmente em Portugal a corrente dos que defendiam a necessidade de investir em África, mostrando maior iniciativa e maior capacidade no campo económico, no qual, depois do semi-fracasso das «expedições de obras públicas» de Andrade Corvo, havia apenas um êxito a registar: a formação em 1881 da Empresa Nacional de Navegação, de capitais portugueses, subsidiada pelo Estado, para fazer a ligação por carreiras regulares da metrópole com as colónias da costa ocidental africana. Em Junho de 1885, no imediato rescaldo da Conferência, o parlamento aprovou rapidamente um projecto a que por várias vezes se recusara a dar luz verde nos anos anteriores: a construção por uma companhia portuguesa, com garantia de juro do capital investido, de um caminho de ferro de penetração, a partir de Luanda, em território angolano. No debate da respectiva proposta de lei, a projectada via férrea ganhou um valor simbólico: para além de obviar à prevista concorrência comercial exercida a partir do Estado Livre do Congo, ela deveria dar testemunho da capacidade de realização dos portugueses em África, abrindo à civilização todo o interior do continente (a realidade será muito outra: por falta de capitais, a construção da via arrastar-se-á durante décadas, constituindo um sorvedouro para as finanças públicas).

Da Conferência extraíam-se ainda duas outras ilações. A primeira delas dizia respeito à ocupação da zona entre Angola e Moçambique, objectivo antigo que ganhava agora uma nova urgência, dada a apetência por África por parte de várias potências que o congresso de Berlim viera demonstrar.

A segunda ilação situava-se no âmbito da política externa. Era agora, com efeito, claro que, no campo colonial, se passara de um mundo dominado por uma única potência hegemónica para um sistema multipolar, onde a Grã-Bretanha dificilmente poderia impor por si só as suas posições — o que obrigava Portugal a fazer um jogo mais vasto, diversificando os seus apoios, tanto mais que durante a Conferência o governo de Londres abandonara à sua sorte os interesses portugueses. Daí uma inflexão no rumo até então habitualmente seguido pelo governo de Lisboa, que procurou a anuência prévia da França e da Alemanha — formalizada nas convenções de 12 de Maio e de 30 de Dezembro de 1886, respectivamente — para garantir o reconhecimento de uma zona de influência portuguesa no território entre Angola e Moçambique. Assim se ensaiava um jogo de equilíbrio entre as várias potências, fazendo-se sobretudo apelo a um eventual apoio alemão para contrabalançar as pressões britânicas.

Como fundamento das reivindicações territoriais portuguesas, invocavam-se ainda os direitos históricos — a «abertura ao mundo» da África subsariana, o estabelecimento de feitorias, a evangelização, a presença no interior

do continente através de antigas expedições e viagens de exploração no interior do continente, documentadas em mapas que antecipavam as recentes descobertas geográficas de Livingstone. Para a generalidade das elites políticas pertenceriam a Portugal, com base nestes títulos, para além do baixo Congo (perdido para o rei Leopoldo da Bélgica), toda a zona que ficava entre os territórios ocupados de Angola e Moçambique (fazendo a ligação entre as costas ocidental e oriental do continente) e ainda a região do lago Niassa.

Mais uma vez, a crescente pressão dos interesses das diversas potências europeias em África veio pôr rapidamente fim a estas ilusões. Neste caso, as reivindicações portuguesas entraram em conflito com os planos britânicos de expansão para norte, a partir do Cabo, encabeçadas, no final da década de 1880, por Cecil Rhodes e pela sua British South African Company. Por seu turno, os missionários escoceses estabelecidos em Blantyre (Niassa) reagiam desfavoravelmente à incorporação deste território nos domínios portugueses.

Confrontado desde 1887 com a recusa da Inglaterra de reconhecer os direitos portugueses nas regiões em causa, o governo de Lisboa procurou resistir, buscando o apoio diplomático da Alemanha (que nunca chegou) e reforçando a presença portuguesa no terreno, através de uma série de expedições. Em negociações conduzidas fora dos canais oficiais, em Março-Abril de 1889, o ministro Barros Gomes dispôs-se a desistir da ligação entre Angola e Moçambique, contando que a Portugal fosse reconhecida a zona do lago Niassa, mas Londres não aceitou esta solução. Era, no entanto, o máximo que o governo português poderia ceder, dada a pressão do populismo imperial (não sendo sequer certo que esse compromisso pudesse aplacar as iras do nacionalismo radical dominante).

Mas, por essa altura, Salisbury estava já decidido a dar uma lição a um pequeno país que se atrevia a interferir nos planos de uma grande potência. Poucos meses depois, a pretexto de um conflito entre uma das expedições portuguesas e os makololos, a sul do Niassa, que estavam sob protecção britânica, o governo inglês exigiu a retirada dessa e de todas as outras forças portuguesas que se encontrassem nos territórios contestados. Era o ultimatum de 11 de Janeiro de 1890, a que o governo de Lisboa cedeu no dia seguinte.

Em vão se procurará qualquer traço deste episódio nas histórias das relações internacionais; mas trata-se de uma data fundamental da vida portuguesa. Tomado como uma espoliação de direitos irrefutáveis e uma insuportável humilhação nacional, o ultimatum provocou em Portugal um enorme sobressalto: acumuladas na década anterior por impulso das pressões e «desconsiderações» externas e do populismo imperial, as pulsões nacionalistas explodiam finalmente, sacudindo o país durante meses, marcando toda uma geração²⁴.

Neste contexto, frustrou-se uma primeira tentativa de chegar a acordo com a Grã-Bretanha através de um tratado assinado a 20 de Agosto de 1890, que não pôde ser ratificado pela vaga de agitação que provocou. As próprias instituições monárquicas estavam ameaçadas: a 31 de Janeiro de 1891 deu-se uma tentativa de golpe militar republicano no Porto. Em África, as posições portuguesas degradavam-se: na ausência de um tratado de delimitação territorial, a British South African Company de Cecil Rhodes ia alargando a sua esfera de influência à custa de Moçambique.

Finalmente, a crise levou os partidos monárquicos a cerrarem fileiras, apaziguando os conflitos entre eles e procurando uma rápida solução para o confronto com a Grã-Bretanha — solução a que se chegou pelo tratado de 11 de Junho de 1891. Por essa altura, a onda de agitação tinha já quebrado, sendo o acordo — que não era mais favorável a Portugal do que o do ano anterior — ratificado sem contestação.

Nos seus termos, ficava sob a soberania britânica a margem oeste do lago Niassa, bem como a região planáltica do interior da África central — o que punha fim às pretensões portuguesas de ligar Angola a Moçambique, estabelecendo uma faixa contínua de domínio da costa ocidental à costa oriental. Objectivamente, os limites fixados representavam para Portugal uma forte expansão, concedendo-lhe vastos territórios onde não detinha até então qualquer poder ou influência. Mas a percepção que no país se teve dos factos e da solução encontrada foi outra: na memória colectiva ficou a ideia de um vasto império perdido em finais do século XIX por imposição da potência hegemónica na época, a Grã-Bretanha.

CONCLUSÕES

Importância do facto colonial e forte peso que nele têm os factores ideológicos — tais são as constatações mais evidentes da breve síntese que acabámos de fazer da evolução do projecto colonial português ao longo do século XIX, no longo período de charneira que vai da secessão do Brasil à formação do novo sistema, centrado em África.

Estamos assim, nestas conclusões, mais próximos da tese de Hammond do que da defendida por Clarence-Smith: vimos o papel reduzido que os interesses económicos jogaram na consolidação do domínio português no ultramar, a dimensão assaz restrita dos sectores ligados ao comércio colonial. Os planos imperiais não nasceram da pressão de uma burguesia mercantil e financeira que, tendo conhecido um último surto de prosperidade na viragem do século, sobreviveu mal à série de catástrofes que sobre ela se abateu nas décadas seguintes — invasão de Portugal pelas forças napoleónicas, em 1807, e subsequente guerra, extensiva a toda a Península Ibérica,

até 1814; transferência da corte para o Brasil, também em 1807, que levou à abertura dos portos da colónia americana aos navios estrangeiros, com a consequente perda, muito acentuada, dos fluxos mercantis externos da metrópole; perturbações políticas graves, pontuadas por guerras civis, num período de agitação política e social que só teve o seu termo em 1851. Para mais, o principal ramo de comércio dos núcleos coloniais portugueses em África — o tráfico negreiro — estava solidamente controlado a partir do Brasil, como vimos, o que tornava arriscada e pouco atractiva qualquer tentativa de implantação das casas mercantis da metrópole.

Deste modo, temos de ver no projecto colonial português, no século XIX, a expressão de um voluntarismo de cariz político, correspondendo a imperativos de ordem estratégica (a criação de um contrapeso à tendência centrípeta de Madrid) e ideológica (a imagem que o país fazia de si próprio, tal como as elites nacionais a vão construindo e impondo, fundando-a numa missão colonizadora e civilizadora — ou, noutro registo, evangelizadora — com origem nas viagens marítimas do século XV).

Esta ideologia não é, no entanto, unívoca: no seu seio amalgamam-se concepções diversas, por vezes conflituais, sobre o papel do império no todo nacional. Embora correndo o risco de simplificar em excesso uma realidade complexa, distinguimos duas correntes centrais: a que via nas colónias sobretudo um testemunho das grandezas passadas, uma herança a preservar, pelo lugar que ocupavam na memória e na identidade da nação; e a que esperava ver as terras do ultramar desentranharem-se em riquezas capazes de regenerarem a economia da metrópole e de consolidarem a sua independência política.

A primeira destas concepções tinha, em princípio, uma função puramente passiva — a de impedir qualquer tentação de abandono da via colonial, em geral, ou mesmo de qualquer território, em particular, por mais difícil e menos rentável que se afigurasse a sua exploração, e a de impor a resistência mais tenaz às ameaças externas à integridade de tudo o que se supunha pertencer ao império. Poderíamos falar aqui, a justo título, de «imperialismo passivo» — na condição de termos em conta que esta concepção, enraizando-se nas camadas urbanas politizadas, acabou por servir de suporte à expansão colonial portuguesa do final do século.

Mas os projectos imperiais formulados ainda antes da partilha de África fundavam-se sobretudo na segunda perspectiva — a que via no ultramar um possível Eldorado. Neste caso havia já uma relação directa com as realidades económicas a vários níveis. Desde logo, embora o objectivo central dos projectos fosse de ordem política, tinha-se a consciência de que a mera posse de um vasto império não bastaria para o cumprir: o engrandecimento da nação ou, mais simplesmente, a sua sobrevivência passariam sobretudo pela capacidade de criar uma economia autocentrada, devendo as colónias servir de complemento ao estreito mercado nacional. Para aí chegar seria

necessário mobilizar os capitais e as iniciativas privadas — uma tarefa que, por várias vezes tentada, se revelou de uma extrema dificuldade, como vimos. Duas ordens de razões, que, aliás, não se excluem uma à outra, podem invocar-se para explicar esta relutância em investir nos empreendimentos coloniais: as condições do mercado interno de capitais e a falta de mentalidade capitalista da grande maioria dos detentores dos meios financeiros nacionais.

Quanto ao sector mercantil ligado aos tráficos ultramarinos, era composto por empresas de pequena dimensão, sem capacidade para mais altos voos. Embora desempenhasse um papel fundamental no seio do império, mantendo as escassas relações que ligavam a metrópole aos territórios do ultramar, esse sector contribuía para travar a sua modernização, tanto no campo social como no económico. Não era diferente a posição dos proprietários das «roças» de café e de cacau das ilhas de São Tomé e Príncipe, em geral absentistas, que, por regra, reinvestiam os seus capitais em Portugal.

Neste contexto, se o projecto imperial se impõe finalmente, deve-o a razões extra-económicas. Mas seria de toda a evidência um erro tentar extrair desta conclusão qualquer argumento em favor de uma teoria geral que veja no imperialismo europeu apenas a expressão de factores políticos e ideológicos. Aliás, se prolongássemos a nossa análise no tempo, abrangendo as três décadas seguintes, veríamos alterar-se o quadro que acabámos de traçar, pelo maior peso que, uma vez feita a partilha dos territórios de África, nele adquirem precisamente os interesses económicos. A promulgação de pautas alfandegárias altamente proteccionistas, em 1892, permitiu que a actividade produtiva nacional — neste caso, o têxtil de algodão e o vinho — fizesse pela primeira vez uma exportação significativa para as possessões do continente africano. Por outro lado, o comércio de trânsito de géneros coloniais teve um papel decisivo na recuperação da grave crise da economia metropolitana, na última década do século, pelas divisas que trouxe, numa fase de quebra das transferências de capital dos emigrados portugueses no Brasil. Finalmente, muitos membros da classe dirigente ocuparam lugares como administradores das companhias coloniais que então se formaram, geralmente em associação com capitais estrangeiros²⁵. A tese de Clarence-Smith, com a sua ênfase no carácter económico do imperialismo português, está nesta fase mais próxima dos factos.

Daí uma última conclusão, de carácter geral: a inutilidade de tentar explicar uma realidade complexa como a expansão colonial portuguesa pelo recurso a uma única chave interpretativa, capaz de por si só lhe conferir sentido. Assim será também, por maioria de razão, na análise do imperialismo europeu de finais de Oitocentos como fenómeno global.

²⁵ Cf. Jorge Pedreira, «Imperialismo e economia», in F. Bethencourt e K. Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, 1998, vol. iv, pp. 268-301.