

Grupos 03-22

Sc

CONGRESSO COLONIAL NACIONAL

1

CONFERENCIAS PRELIMINARES

II

maço 308.

AS COLONIAS NAS SUAS RELAÇÕES COM O MAR

Conferencia realisada na Sociedade de Geographia,
em a noite de 17 de abril de 1901

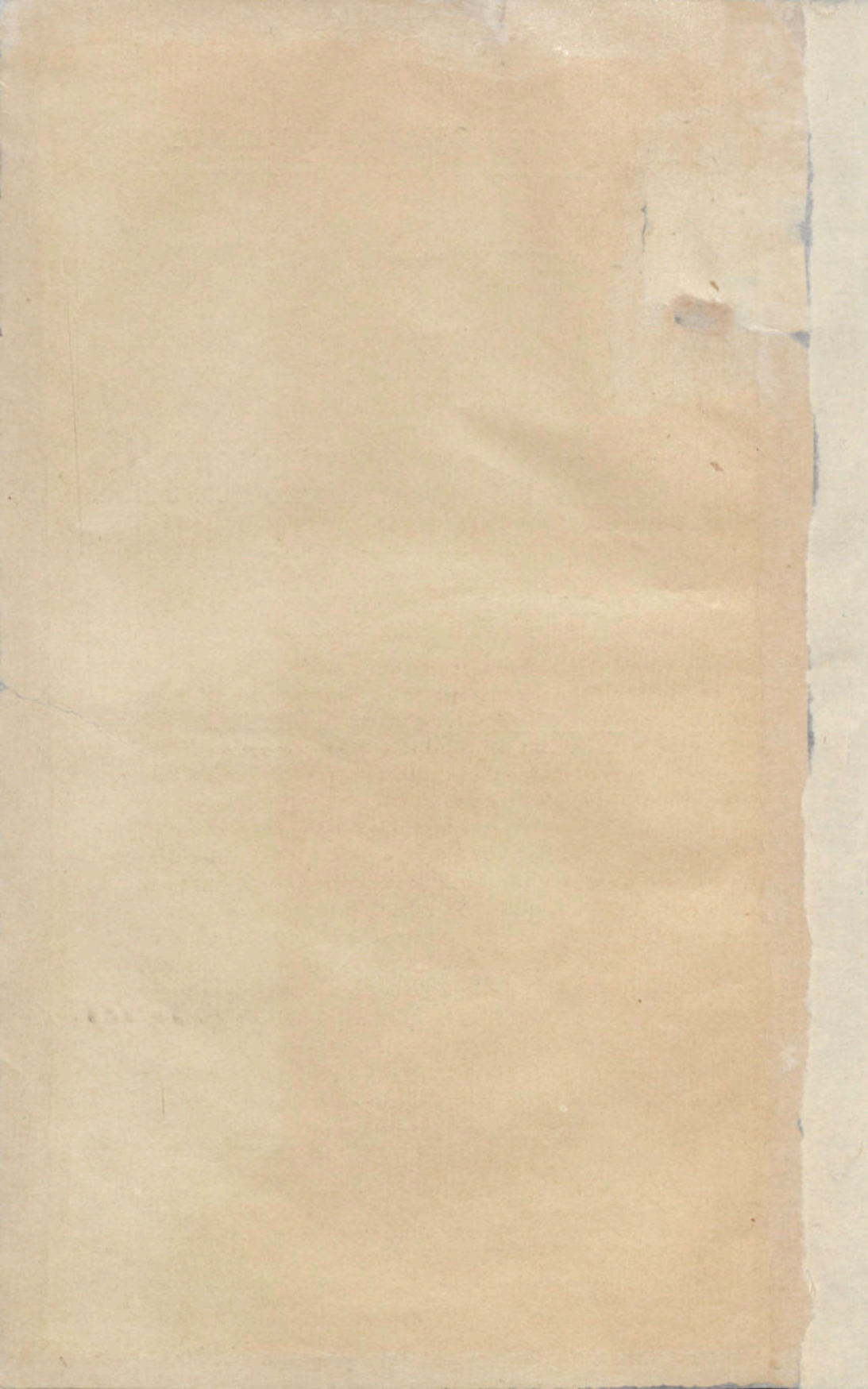
POR

ERNESTO DE VASCONCELLOS



N. 30, 825.

1901



AS COLONIAS NAS SUAS RELAÇÕES COM O MAR¹

Snr. Presidente e Meus Senhores!

De 1882 a 1885 desenvolvia-se na Europa uma febre de expansão colonial e diversas nações marítimas disputavam os pontos onde haviam de implantar a sua bandeira.

Não eram simplesmente as antigas nações colonias, outras, recém-vindas a este campo, entravam em lucta.

Era uma loucura, era o delírio das novas occupações.

A Inglaterra, França, Allemanha, e ainda a Italia, disputando primazias, exercitando rivalidades, batiam o *record* das occupações em Africa; e nós, o velho campeão d'outros tempos, assistíamos de braços cruzados ao espectáculo, como se fossemos o juiz da partida, com os olhos fitos no mappa *côr de rosa*, que ali vedes², onde a diplomacia portugueza havia feito com que o cartographo aguarellasse d'aquella linda côr a zona que vaé desde Angola até Moçambique.

D'este *record* veio a resultar afinal a divisão politica da Africa em que nós perdemos um ponto.

Da terceira nação colonial passámos a ser a quarta e foi

¹ Conferencia realisada em 17 d'abril ultimo na Sociedade de Geographia e uma das da serie que precede o Congresso Colonial Nacional.

² Os mappas e quadros elucidativos foram apresentados em projecções luminosas.

a Allemanha que nos tirou o logar, porque, á voz potente de Bismarck, como obedecendo a uma verdadeira voz de commando, vimol-a surgir de um impeto com os territorios de Togo, Camarões, Angra Pequena e Oriente africano allemão.

Creados estes interesses coloniaes a politica allemã organisou a conferencia de Berlim d'onde brotou o Estado Independente do Congo, especie de afilhado da Belgica, a qual tambem figurava na partida, mas um tanto ou quanto encoberta.

Vieram depois os tratados para regular as fronteiras entre as colonias limitrophes e ainda ahi perdemos alguma cousa, mercê do fatal abandono em que tinhamos o nosso ultramar.

Hoje as fronteiras estão definidas, e, a não ser do lado do Barotse, é provavel que as demarcações não nos dêem mais prejuizos, se soubermos guarnecer e defender politicamente essas linhas de separação de esferas de influencia.

Mas, embora reduzido, o nosso dominio, mantemos ainda assim o quarto logar, entre as nações coloniaes; o que nos dá uma situação preponderante, de que podemos tirar optimo partido, se mostrarmos que sabemos governar essas verdadeiras reliquias, que nos ficaram do glorioso patrimonio conquistado com a admiração de todo o mundo, que não sabia qual mais admirar, se a audacia dos nossos marinheiros que nas caravellas, nos galeões e nas naus, se arrojavam a mares desconhecidos e nunca d'antes navegados, se as maravilhas e riquezas com que inundavamos os mercados da Europa.

E' para o lado util d'essas reliquias que o Congresso Colonial Nacional deseja fazer convergir as atenções de todos, interessando a nação na causa colonial, que é a causa da nossa autonomia, a qual é necessario manter, conservar e engrandecer.

E não se pense que é cousa indifferente ter a nação interessada nos assumptos coloniaes, porque só assim o povo se póde preparar para a grande obra da colonisação.

E' para o conseguir que se faz o congresso, que se farão outros, e todos os precisos, para que se comprehenda a alta missão do paiz, para com as suas possessões.

Os congressos preparam a opinião e hão de mostrar que um dos deveres das nações coloniaes é ministrar aos seus

filhos uma instrução apropriada aos seus fins; aos fins d'essas nações.

N'este ponto acompanho o eminente colonista francez M. Eugéne Poiré, repetindo o que já uma vez escrevi¹, dizendo como elle, e applicando ao nosso paiz, «que o nosso ensino é muito theorico e tendente a introduzir no cerebro das creanças que frequentam os lyceus, uma volumosa massa de noções, sem utilidade na vida pratica, desenvolventes do *espirito classico*, dando o torneio da phrase, o habito do lugar commum, quer poetico, quer oratorio, e o abuso das citações.

Taes principios são inteiramente contrarios ao *espirito commercial* que dá o senso dos negocios, tão necessario aos colonos.

Sete annos de latim, outros tantos de uma resenha sêcca de acontecimentos e datas, a que chamam historia, são quantidades constantes de todas as classes dos lyceus, e que nada têm que ver com a preparação do espirito pratico da epoca!

Será esta a educação que têm esses colonos ingleses e allemães, cheios de saude e actividade, que ahi vemos passar pelo nosso porto com destino ao grande continente, onde desenvolvem a *Rhodesia* e a *Deutsche ost Africa?*»

Não é com esses elementos que poderemos desenvolver e conservar os nossos dominios coloniaes, é preciso tomarmos uma orientação moderna, moldada nos mais sãos principios administrativos, appropriados ás condições climicas, economicas e sociais das nossas possessões, dando-lhes o typo da sua organização mais adequada de modo a evitar-se que se administrem do mesmo modo as populações viris e bellicosas de Gasa ou da Guiné, ou as raças inertes e decadentes de alguns pontos da costa de Angola.

E' preciso que o congresso volva os olhos tambem para este ponto que reputamos de uma alta significação nos destinos do paiz.

*

Dissemos que, apesar de reduzido o nosso dominio ultramarino, ainda conservamos uma posição colonial de primeira ordem.

E assim é; porque a sorte e o respeito pela nossa bri-

¹ *Revista Portuguesa Colonial e Maritima*, 4.º vol. 2.º semestre.

lhante historia não deixaram que nos arrebatassem algumas colonias, onde possuímos portos de grande valor commercial e strategico, os quaes, conjugados com o de Lisboa e com os dos Açores, são garantia de que se tivermos uma boa politica e administração, ha de haver quem procure a nossa alliança.

Effectivamente a situação especial de Lisboa e seu excellente porto é uma prova de que nos poderá ser reservado um brilhante futuro, se soubermos tirar d'essa posição todo o partido, não só para sermos considerados como o verdadeiro cões da Europa, formando aqui um entreposto colonial, como para que nações mais poderosas procurem a nossa amizade e sympathias em casos de guerra.

E vamos demonstral-o.

Primeiro, disse eu que era preciso fazer do porto de Lisboa um entreposto colonial; para isso devemos principiar por organizar uma ou mais companhias nacionaes de navegação, que tragam ao porto de Lisboa os generos de exportação de todas as nossas colonias.

Para inicio quer-me parecer que bastaria uma que reunisse os elementos dispersos, que temos de navegação a vapor, angariando mais capital e maiores, melhores e mais velozes navios para as diversas carreiras a emprehender: Duas d'essas carreiras seriam evidentemente as das colonias africanas que pelo occidente d'África iriam terminar, ao oriente, em Lourenço Marques, onde uma carreira costeira, da mesma empreza, ligaria com esta, indo acabar em Pemba. Entre Pemba e Mormugão estabelecer-se-ia, pelo menos, de dois em dois mezes, uma carreira subsidiaria para ligar a India com Moçambique. A carreira directa da India, Macau e Timor, seria feita de Lisboa pelo Canal de Suez com as escalas necessarias e transbordando a carga e passageiros para a India em Colombo, onde o respectivo vapor costeiro os iria buscar; em Singapura novo transbordo para Timor e o vapor seguiria para Macau e Hong-Kong¹.

Era este o serviço colonial a estabelécer e que deve ser auxiliado pelo governo com um subsidio, que iria diminuindo gradualmente, com o accrescimo de lucros da companhia.

O serviço, para os paizes da nossa livre immigração,

¹ Estas e outras indicações geographicas foram tambem demonstradas no quadro das projecções luminosas.

abrangeria a carreira do Brazil e ainda a carreira de New-York.

Em favor da instituição d'estas carreiras vou dar alguns esclarecimentos demonstrativos das suas vantagens pelo lado economico e politico.

Todos os que tenham reflectido um pouco sobre o numero de navios inglezes, francezes e allemães, representantes de poderosas companhias estrangeiras, que frequentam quasi diariamente o porto de Lisboa, como escala importante de carreira do Brazil, devem ver que isso se effectua porque d'ahi se auferem largos proventos; basta notar que a exportação portugueza para o Brazil foi de 6.700 contos, segundo a media dos annos de 1895, 1896, 1897, e que o numero de emigrantes, sahidos de Portugal, e transportados em paquetes d'aquellas nacionalidades, regula em media annual por 20:800 individuos.

Junte-se a isto o grande numero de brazileiros que visitam annualmente a Europa e as importantes partidas de assucar, café, couros, etc. provenientes do Brasil e forçosamente se concluirá a grande vantagem de uma boa carreira de vapores portuguezes, com as modernas commodidades, que virá a ser a preferida, visto que portuguezes e brazileiros naturalmente procurarão, em egualdade de circumstancias, o navio onde se falle a sua propria lingua, e onde encontrem identidade de habitos e costumes.

O commercio para a Africa Oriental, comquanto muito inferior ao da Africa Occidental, vae n'um crescente regular, relativamente aos productos portuguezes, e a necessidade constante de se enviarem áquella colonia as expedições militares, indispensaveis para manutenção do nosso dominio, são garantias de lucros, provaveis de auferir, se lhe juntarmos um subsidio que o governo da metropole deve dar, conferindo o exclusivo dos passageiros do estado, malas do correio e encommendas postaes, e a natural protecção á bandeira portugueza, que então se mostrará n'aquella costa, evitando até certo ponto a desnacionalisação da colonia, que é a consequencia da ausencia da nossa navegação em paragem tão cubiçada.

Para se ter uma idéa da importancia commercial dos portos da provincia de Moçambique, basta dizer que em 1897, foi de 18.000 contos de réis o seu movimento commercial, em 1898 foi de 21.800 contos e em 1899 subio a 23.800

contos, sendo apenas uns 640 contos de importação portugueza; numero baixo, exactamente por não existir navegação nacional, que não permite o commercio directo á mercadoria nacional ou nacionalisada, tendo ella de esperar occasião de embarque visto os paquetes, ao chegarem ao nosso porto, já não trazerem logar; o que inutilisa por completo o proteccionismo pautal.

A falta bastante sensivel e prejudicial para a industria e commercio portuguez, que se dá por não termos carréiras nacionaes, que ponham em communicacão os nossos portos do oriente com os da metropole, obriga o commercio nacional a recorrer ás praças intermediarias do norte da Europa que, mais distantes d'aquelles portos do que nós, sobrecarregam os productos asiaticos com varios onus, fauceis de imaginar, e de que nos veriamos libertos se á India, á China e a Timor, os fossemos buscar directamente em navios portuguezes.

Entre esses productos figura em primeiro logar o chá, que importámos em 1897 no valor de 268 contos em ouro, indo buscal-o a Inglaterra na quantidade de 26.434 kilos, á China na de 220:021 kilos e ao Japão na de 6.630 kilos, tudo trazido em navios estrangeiros para o porto de Lisboa, menos 838 kilos que foram importados em navios nacionaes.

O arroz importado em navios nacionaes foi de 193 kilos, e em navios estrangeiros de 13.239:610 kilos, no valor total de 517 contos em ouro; sendo de Inglaterra 3.782:129 kilos, de Sião 212:367, da India portugueza 83:003 e da China 4:990, etc.

E para não sermos fastidiosos não citaremos as especiarias, a louça, os tecidos, e outros variadissimos productos da industria chinesa, japoneza e indiana, tão apreciados entre nós.

Em troca d'isto, poderiamos levar á India e á China, os vinhos portuguezes, quasi inteiramente desconhecidos n'estes mercados e que tanta acceitação alli teriam, não só entre os europeus, como entre os indigenas; os tecidos, os azeites, os productos pharmaceuticos de origem nacional, além de outros de origem estrangeira.

Junte-se a isto o serviço de transporte de passageiros, malas do correio e encomendas postaes, que sóbe a muitos contos de reis annuaes, pagos em ouro a navios e emprezas estrangeiras, que auferem importantes lucros, e considere-se ainda por cima a vantagem politica de termos a

bandeira portugueza em concurso com as bandeiras estrangeiras nos mares do oriente, e de concorrermos para que o porto de Lisboa se podesse ainda converter n'um entreposto de commercio colonial, que teria na vizinha Hespanha um bom freguez, agora que ella acaba de perder as suas mais importantes colonias das Philippinas e Antilhas.

Por ultimo, e ainda em relação ás nossas colonias asiaticas e Timor, diremos que o seu movimento commercial em 1897 foi de 23:000 contos de réis, em 1898 foi de 29:000 contos e em 1899 chegou a 28:600 contos, que em nada utilisaram á navegação nacional.

Muito de proposito reservamos para ultimo logar as colonias da Africa Occidental que, por si só têm feito a riqueza e engrandecimento de uma importante companhia portugueza, a *Empresa Nacional*, que se encontra só em campo, transportando quasi que exclusivamente todo o commercio entre a metropole e aquellas colonias, cujo movimento commercial em 1897 foi representado por 18:457 contos de réis, em 1898 subiu a 21:700 contos e em 1899 attingiu 25:400 contos.

Resta-nos ainda considerar um novo e interessante factor, em prol da idéa que vimos expondo, qual é o da vantajosa situação do porto de Lisboa em relação a Nova-York.

O porto de Lisboa, com um serviço internacional de comboios rapidos de luxo, que o põem em facil communicacão com o norte e centro da Europa, tendo bons cáes acostaveis, póde competir com os portos do norte da Europa, como Havre, Southampton, Valentia e Queenstown, visto achar-se mais proximo de Nova-York e a travessia ser de todo isenta dos perigos da navegação das latitudes dos grandes nevoeiros e dos gelos fluctuantes, que põem em grande risco as vidas e valores, não sendo pequena a lista dos desastres, que se contam em avultado numero, devidos áquellas causas.

Tem além d'isso a vantagem de os paquetes, n'esta linha, encontrarem no caminho um importante porto de escala, como o da Horta, na ilha do Fayal, o que é sempre de grande utilidade para os passageiros, que descansam algumas horas, e para o commercio, em virtude do telegrapho submarino, que ali convergirá em breve indo de Lisboa, Inglaterra, Allemanha, Nova-York e Halifax.

O seguinte quadro dá idéa do que avançamos ácerca das

distancias que separam Nova-York dos portos acima mencionados, approximadamente:

	Milhas
Havre a Nova-York.....	3:480
Southampton a Nova-York.....	3:360
Queenstown ou Valentia.....	3:000
Lisboa a Nova-York.....	3:000

Como se vê, só os dois portos irlandezes estão a igual distancia de Nova-York que o de Lisboa, mas ha em favor de Lisboa a facilidade da navegação que aqui não é contrariada, nem pelos nevoeiros, nem pela corrente Gulf-Stream, contra a qual os navios saídos da Irlanda têm de navegar durante toda a viagem, sendo para navios de igual velocidade mais curta a viagem de Lisboa, por não ser contrariada por aquella corrente, que só é atravessada diagonalmente, junto á costa americana.

E' claro que estas vantagens se tornam então manifestamente claras em relação a Hamburgo e aos portos hespanhoes, francezes e italianos do Mediterraneo.

Resumindo as considerações ácerca do movimento commercial e addicionando os algarismos que o representam durante o anno de 1899, vemos que elle está designado pela importante verba de 77:603 contos de réis ¹ para todas as colonias portuguezas e que relativamente á Africa Occidental, é assim distribuido:

	Contos de réis
Cabo Verde.	1:888
Guiné.	1:284
S. Thomé.	6:035
Angola.	16:147
	<hr/>
	25:354

ou sejam 25:400 contos, numeros redondos, aos quaes devemos extrahir cerca de 3:400 contos para valor da mercadoria conduzida por navios estrangeiros; ficam, portanto, 22:000 contos de valores transportados pela navegação portugueza. E abro aqui um parenthesis para dizer a V. Ex.^{as} que n'este movimento commercial se comprehende a importação, exportação, reexportação e transitó. Separando

¹ «Les colonies portugaises au point de vue commercial, par Tito de Carvalho. — 1900.

d'ali, porem, os tres ultimos factores, para só considerarmos o que a metropole importou das colonias da costa occidental, isto é, das provincias acima referidas, temos a verba geral de 9:957 contos, dos quaes se consumiram no paiz 1:157 contos de mercadoria e saíram 8:800 contos para o estrangeiro, o que muito tem concorrido para diminuir o agio do ouro.

Se não fôsse isto quanto nos custaria a libra?! — o que até certo ponto é consolador; mas se compararmos agora com as colonias do oriente, temos o seguinte movimento commercial:

	Contos de réis
Moçambique	23:800
India	7:100
Macau	21:100
Timor	400
	52:400

que em cousa alguma aproveitaram á navegação nacional, nem tão pouco á industria portugueza; porque nada é, nada vale, a insignificante verba de cerca de 800 contos de mercadoria nacional, em face da magnitude d'aquelles algarismos.

Ora quero que me digam se não merecerá a pena fazer-se, como já indiquei, o pequeno sacrificio de alguns contos de réis de subsidio a uma empreza de navegação portugueza para se evitar, ou pelo menos contrariar a desnacionalisação do todas as nossas colonias do Oriente, banhadas pelo Indico e pelo mar da China, onde outr'ora as nossas naus se crusavam em todos os sentidos desde Sofala até Ormuz, a Malaca e a Chinceu, mostrando em toda a parte o glorioso pendão das quinás, hoje, com magua o dizemos, totalmente desaparecido d'aquelles mares.

*

Relativamente ás allianças temos de considerar não só o porto de Lisboa como os portos portuguezes do Atlantico Norte, porque são os portos, hoje em dia, um dos mais seguros penhores d'ellas, quando bem deffendidos.

Já vimos que o porto da Horta, na ilha do Fayal, era um porto de primeira plana para escala da America: collocado a meio do Oceano, é uma estação carvoeira importante, pôde receber os meios indispensaveis para reparação de navios, ter depositos de munições, armamento e rações, ne-

cessitando, portanto, da conveniente defesa marítima, incluindo a submarina.

Postado a cerca de 900 milhas de Lisboa, formaria com elle uma base de operações importante, cortando a derrota dos navios que do norte da Europa se dirigem para o Mediterraneo e vice-versa.

Outra linha estratégica ainda se póde apoiar sobre Lisboa, oppondo-se á passagem dos navios entre as duas Americas e o Mediterraneo, e á linha Lisboa-S. Vicente que tinha por *terminus* o porto d'este nome, cuja importancia, para a derrota dos mares do sul, é preponderante, devendo contar-se ainda com a Madeira, sobretudo se, na enseada da Abra, se fizer o porto que nos fins do seculo passado se projectou.

O porto de S. Vicente, inteiramente abrigado pelos cerros altivos, escarpados e aridos d'esta vulcanica ilha, tendo fronteira a soberba ilha de Santo Antão a abrigo dos ventos de Oeste, é de uma grande amplidão e apropriada profundidade.

Constitue hoje uma das principaes estações carvoeiras do mundo, fornece aguada e refrescos aos navios e está illuminado convenientemente para ser demandado a qualquer hora da noute.

Posto nas mesmas condições de defesa e municiado como o da Horta, constituiria, com elle e com Lisboa, um triangulo estratégico de primeira ordem, ao mesmo tempo que formariam, todos tres, uns excellentes pontos de apoio para a esquadra que cooperasse com a nossa, ou para esta unicamente se a viermos a possuir, pelo menos na mesma relativa importancia e composição em que a tivemos nas epochas em que Portugal, com essa esquadra, se engrandeceu, quasi sem outra força defensiva; como grande se fez depois a Inglaterra tambem só pela sua força naval.

E' esta no nosso entender que deve constituir o grosso da nossa força defensiva, se quizermos ainda adquirir algum valor no concurso das nações.

Que o diga a historia!

Mas deixemos as divagações e prosigamos:

Examinada a importancia do porto de Lisboa, conjuntamente com os dois outros portos, vejamos em relação aos portos coloniaes, a situação geographica que elles occupam no outro hemispherio.

Na costa d'Angola possuímos portos excellentes sob o

ponto de vista commercial como Loanda, Lobito, Porto Alexandre, Bahia dos Tigres e ainda outros de somenos importancia, porem, portos militares, só, apenas dois, poderiam, talvez, serem postos n'essas condições pelo lado da sua natural defeza: — são elles Loanda, a Bahia dos Elephantes para deposito de carvão, e a de Mossamedes, escolhendo os mais proprios para os navios da esquadra se protegerem da artilleria dos navios inimigos que, em certos portos, pode bombardeal-os mesmo do largo, e n'alguns atirando por cima das pontas baixas de areia, especie de cabedellos, que pelo lado do mar os defendem das calemas da costa, convertendo-os em seguros ancoradouros.

Os portos commerciaes de mais preponderante situação são sem duvida alguma os de Loanda e Benguella, este, em breve, corresponderá ao Lobito, que é o porto por excellencia da região da provincia, ao sul do Cuanza: o primeiro é testa de linha do caminho de ferro de Ambaca; o segundo sel-o-ha para o caminho de ferro de Caconda, que se ha de prolongar naturalmente até ao Cubango em Massaca.

Aquelle põe os sertões de leste de Loanda em contacto com o mar, atravez das regiões do café e outros generos de plantação; este trará a cera, a borracha, o algodão e os cereaes, da zona planaltica do sul da provincia, até á costa.

O caminho de Ambaca será para serviço da parte de Angola que só pode ser geralmente aproveitada como colonia de plantação; o de Caconda destina-se á zona de colonisação pela fixação de raça, que tem por typo a colonia agricola propriamente dita.

Se na costa de Angola possuímos alguns portos de subida cathegoria, na de Moçambique temos do mesmo modo muitos e admiraveis portos, não só propriamente para commercio, como para servirem de pontos de apoio ás forças navaes.

Entre todos estão Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Quelimane, Mocambo, Nacala e Pemba, os quaes tem magnificas condições naturaes como portos de entrada para o Transvaal, Gaza, Rhodesia, Zambesia, Lomue e Nyassa. Os tres ultimos são optimos para portos militares.

Lourenço Marques e Beira são testas de linha ferrea que os põe em rapida communicacão respectivamente com Pretoria e com Salisbury.

Passando á India temos como unico porto Mormugão tambem testa da linha ferrea denominada *West of India Portu-*

guese Guarantee Railway Company que, em Castle Rock, entronca com a grande via ferrea do occidente industanico e que conduz a Bombaim e outras cidades importantes.

Está n'uma boa situação e se fosse administrado por uma outra companhia e a concessão tivesse sido efficasmente defendida, poderia fazer bastante concorrência a Bombaim, relativamente ao commercio com a Europa e com a provincia de Moçambique.

Chegando a Macau é triste dizer que muito tem sido descurado este porto. Nem dragagens regulares para evitar o seu assoriamiento, nem obras, que se limitaram apenas a um aterro e a um projecto, talvez grandioso para os recursos da colonia e do paiz. Mas, qualquer que seja a vastidão do projecto, o que é urgente é tratar de melhorar o porto por esta ou outra forma, de modo a poder tirar d'elle o partido que a sua situação, relativamente ao sueste da China, exige.

E' este um outro assumpto para o qual, sem duvida, o Congresso procurará faser dirigir a attenção do poder central, no momento em que a politica européa no extremo oriente, tomou a phase activa a que temos assistido.

Em relação a Timor o seu unico porto é Dilly em uma posição importante para com a Australia e que tem boas condições naturaes.

Como se acaba de ver ainda em relação ao commercio temos excellentes situações, formando uma grande linha commercial que poderemos proteger, quando para isso haja a força naval, porque não nos faltam pontos de apoio de capitalissima importancia e preponderancia, e, na hypothese de uma alliança com a Inglaterra, juntos esses pontos com os d'esta grande nação, formar-se-hia de Portsmouth ou Plimouth a Hong-Kong uma vasta rede estrategica contra a qual não seria facil lutar.

E veja-se aqui no mappa, n'esta vasta bacia do Atlantico N., para exemplificarmos, o poligono estrategico que tem por vertices Portsmouth ou Plimouth, Lisboa, ali Gibraltar, aqui talvez a Madeira, mais alem S. Vicente, Barbados, Bermuda, Halifax, e por centro irradiando para todos estes pontos os Açores, essa posição privilegiada, na derrota da America e na do Pacifico desde que se abra o canal de Nicaragua ou do Panamá; e tão privilegiada que até quiz a natureza que fosse o centro meteorologico de maior importancia para a previsão do tempo em relação á Europa Occidental.

No Sul temos ainda S. Vicente, a nossa primeira estação carvoeira e o porto colonial de maior valor militar, pela sua situação geographica, a ligar-se com Serra Leôa, com a bahia de Oeste na ilha do Principe, depois Loanda, Lobito, bahia dos Elephantes ou Mossamedes, Cabo, Falkland, S. Helena e Ascenção vindo fechar em Barbados e S. Vicente cobrindo, póde dizer-se todo o Atlantico de uma rede em que os portos portuguezes têm um inestimavel valor natural.

E para não fatigar não fallarei do Indico, onde a cooperação dos nossos portos não é menos valiosa.

Mas para que as allianças nos possam ser verdadeiramente uteis é preciso, como já disse, collocar os nossos portos á altura que as suas posições exige, dotando-os com os meios de defesa necessarios, para o que se criaria um fundo especial, retirado das receitas da pesca costeira e longinqua, não só relativa á metropole como ás colonias, onde ella é abundantissima e quasi inexplorada; convindo para isto reformar a legislação que rege este assumpto.

Não basta, porém, ter os portos defendidos, pharolados e balisados, possuindo cáes e docas de maneira a darem todas as facilidades aos navios e ao commercio, é preciso fazer com que a elles convirja o trafego do interior; necessitam-se caminhos de ferro e estradas que conduzam a esses portos a mercadoria colonial; necessita-se de aproveitar os meios de comunicação fluviaes, empregando flotilhas de barcos apropriados, porque os rios são estradas economicas quando canalizados e balisados; mas para tudo isto urge determinar primeiro os centros de producção de maior riqueza e as zonas de mais facil colonisação para a raça portugueza.

Todos estes interessantes problemas o congresso ha de considerar e sobre elles fazer propaganda, que leve a nação inteira ao convencimento de que a nossa Africa não é terra de degredo, mas a terra da promissão, d'onde nos ha de vir o bem estar, a tranquillidade e a riqueza.

Para nos convenceremos d'esta verdade, basta olhar alli para o mappa, para o recanto do golfo da Guiné onde se levantam duas minusculas ilhas, digamos assim, dois tufos de verdura saindo do mar, das quaes uma, a maior, repuxada em altas montanhas de 2:000 metros d'altitude, sul-

cada de crystallinas ribeiras que se dispenham em formosas cataractas, tendo occultas entre a ramaria das suas frondosas arvores as *Roças* com as suas plantações de cacau, de café, de quina, de baunilha, de canella e d'outras essencias a aromatisarem o ambiente que se respira nas construcções, ás vezes luxuosas, dos proprietarios e nos terreiros e armazens onde se secca, se descasca, se escolhe e se ensaca o café e o cacau, e de que os quadros que passam ante os vossos olhos vos dão uma idéa¹.

E' que n'essas ilhas, n'esses torrões abençoados, prosperam estas culturas proprias da flora tropical, dando como resultado positivo e pratico os seus 8.323:000 kilos de cacau no valor de 2:132 contos de réis, com tendencia para augmentar, sem contar com mais 2.000:000 kilos de café e outros productos agricolas, que convertem esta nossa possessão de S. Thomé e Príncipe na primeira colonia de plantação de toda a Africa equatorial, e em verdadeira terra de promissão, repito, onde se teem feito fortunas, — e ainda bem. Fortunas ganhas pelo trabalho honrado e custoso, fortunas que mostram ao mundo que nós, os portuguezes, não sômos uma raça inerte, antes dispendemos toda a actividade da nossa força, do nosso braço e da nossa vontade quando encontramos terreno propicio.

Pois bem! Façamos de Angola, façamos de Moçambique e de Timor outros tantos S. Thomé, e teremos conseguido demonstrar que se outr'ora assombrámos o mundo com as nossas lendarias explorações maritimas, ainda podemos, na obra do progresso e da civilisação, retomar o logar que o nosso passado de marinheiros e a nossa historia nos aponta, porque como têem visto, meus senhores, é o mar o traço de união entre Portugal e as suas colonias, e d'estas nos tem vindo e ha de vir a rasão da nossa autonomia; mas para isso é indispensavel que para o mar velvamos as nossas vistas, por ser pelo mar que d'aquellas continuacões do nosso territorio nos chegará a prosperidade e a riqueza, se soubermos desenvolver a marinha de commercio nacional, protegida pela marinha de guerra, visto que marinha e colonias são factores dependentes um do outro.

Tenho dito.

Ernesto de Vasconcellos.

¹ Varias projecções photographicas representando diversas phases da vida rural em S. Thomé foram então exhibidas perante o auditorio.