

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 426

As vossas comissões de marinha, colónias, comércio e indústria e finanças, tendo ultimado os seus trabalhos sobre a utilização e exploração da frota mercante do Estado, iniciados pelo estudo e análise da proposta de lei apresentada, em tempo, pelo Governo ao Parlamento, têm a honra de sujeitar à apreciação da Câmara um projecto de substituição à proposta do Governo, destinado a resolver tam importante problema.

Vai o projecto das vossas comissões precedido pelo presente relatório, que explica e justifica a sua orientação e todos os seus trabalhos.

A primeira parte do referido relatório foi elaborada quando ainda se não tinha resolvido que as comissões que se deviam pronunciar sobre a proposta de lei que regulava a exploração e utilização da frota mercante do Estado, passassem a trabalhar conjuntamente.

Tomada essa resolução foi depois apresentado à reunião conjunta das comissões.

Aceitaram elas as conclusões desse trabalho, que depois a Câmara, por deliberação unânime, resolveu que se publicasse no *Diário do Governo*.

Nele se analisa a operação proposta pelo Governo, os seus intuitos e os seus resultados, e por êle se verificam os motivos por que as vossas comissões entenderam dever pôr de parte essa proposta, se bem que dela se aproveitassem alguns pontos de detalhe que devem ser considerados para a resolução do problema.

Apresentou o relator, com o trabalho a que nos estamos referindo, um projecto de substituição à proposta do Governo, o qual serviu de base àquele que temos a honra de submeter à vossa apreciação, depois de ter sido largamente discutido, analisado e modificado pelas vossas comissões.

A segunda parte do presente relatório consiste no estudo do problema da aplicação da frota, em si mesmo, sob os seus aspectos essenciais, económico, comercial e colonial, e na consequente justificação do projecto apresentado que tem os seus fundamentos nesse estudo.

As vossas comissões não ignoram que se trata dum problema duma rara complexidade e delicadeza, nem tam pouco os perigos que podem advir para o nosso futuro se a sua solução não for a que melhor se harmonize com um propósito de restauração e ressurgimento nacional que se impõe, na hora presente, como uma questão de vida ou de morte para o país.

Trata-se da boa ou má utilização do maior instrumento de fomento e riqueza do país, desta questão complexa, que é saber como é que Portugal deve organizar os seus serviços de navegação, aproveitando uma frota numerosa e lançar as suas carreiras através dos oceanos.

Por isso se procurou fundamentar o melhor possível as soluções apresentadas.

Houve não só a preocupação de analisar detidamente a proposta de lei do Governo, pesando bem as suas vantagens e os seus defeitos, como, uma vez excluída essa proposta, a preocupação de a substituir por um trabalho consciencioso que correspondesse às actuais necessidades do País e das colónias, e se adaptasse às várias características do nosso modo de ser económico, comercial e colonial.

A Câmara que nos releve se o trabalho apresentado não corresponde realmente às nossas intenções.

PARTE I

As propostas dos banqueiros ao Governo e do Governo ao Parlamento. Seus intuitos e resultados para a economia do País e das colónias

Relatório da proposta de lei do Governo

A situação geográfica do nosso país e os nossos extensos domínios coloniais têm determinado para o problema do desenvolvimento da marinha mercante nacional, e desde há muito, uma especial atenção não só da parte do Estado como da iniciativa particular.

É efectivamente de capital importância achar a solução de tam magno problema que interessa à economia geral da Nação, muito especialmente ao fomento colonial e até a nossa própria independência e soberania.

Nem sempre a oportunidade nos garantiu o êxito idealizado, quer por falta de persistência naquelas iniciativas, quer por deficiência de recursos do Estado, quer ainda porque um estreito critério de criação imediata de receitas orçamentais lhes negasse o impulso necessário ao nosso desenvolvimento e progresso.

Da falta de marinha mercante nacional provieram muitas ou mesmo todas as dificultosas situações em que o país se tem debatido e que derivaram sempre dum desequilíbrio económico produzido por um difícil acesso dos produtos necessários à vida, à indústria e ao comércio, etc., e que as colónias nos poderiam ter fornecido se de há muito tivessem a convicção de que os seus produtos não se inutilizariam nos cais africanos à espera do transporte que os valorizasse; desequilíbrio económico que se atenuaria se a uma fácil importação de matérias primas correspondesse uma fácil exportação dos produtos manufacturados; desequilíbrio que teria sido compensado ou mesmo anulado se o país tivesse sido impulsionado por forma tal que constituísse o verdadeiro cais da Europa nas suas relações comerciais com todo o mundo.

A constituição duma marinha mercante nacional é hoje possível graças à intervenção de Portugal na guerra eu-

ropeia, e se a nossa independência e soberania estão por agora garantidas com o sangue derramado nos campos de batalha, necessário é que olhemos para o futuro e o procuremos garantir dando o maior e mais decidido impulso a todas as iniciativas que visem ao fomento nacional e colonial.

Possuidores hoje duma importante frota mercante, nós devemos tirar dela o maior rendimento económico e muito especialmente procurar constituir com ela parte do esqueleto em torno do qual novas iniciativas se venham dispor.

Nesta hora grave que atravessamos, o nosso lema deve ser ainda «garantir o futuro com sacrificio do presente».

Inútil e prejudicial todo o beneficio actual que atrofie o desenvolvimento do que nos é necessário no futuro; fomentar não é pedir a este e por adiantamento parte das suas vantagens, mas sim caminhar mais velozes para mais cedo as produzir e colher.

Urge organizar e explorar a nossa frota mercante em moldes diversos dos que têm sido seguidos até hoje e que se justificavam pela situação de guerra que atravessámos.

É este o fim a que visa a presente proposta de lei.

Várias têm sido as fases por que passou a exploração dos transportes marítimos apresados ao inimigo, e num breve resumo exporemos a legislação que as orientou.

Para promover o abastecimento do País, quer de matérias primas, quer de mercadorias de primeira necessidade, a lei n.º 480, de 7 de Fevereiro de 1916, autorizava o Governo a proceder não só à sua requisição como à dos próprios meios de transporte que fossem julgados indispensáveis à economia nacional.

A autorização foi efectivada pelo decreto n.º 2:229, de 23 de Fevereiro de 1916, em que se reconhecia que os transportes se tornavam cada vez mais difíceis e dispendiosos devido à falta de navios e que ao problema das subsistências (considerado de salvação pública) interessava directamente esse assunto e reclamava urgentes medidas.

Pelo decreto n.º 2:350, de 20 de Abril de 1916, é decretado o apresamento e regime dos navios inimigos, em vista do que passou à posse de Portugal uma tonelagem marítima de considerável importância.

Reconhecendo-se a necessidade de concentrar num só organismo a exploração dos navios do Estado e atendendo a que devia ter uma grande autonomia, foi por decreto n.º 3:613, de 26 de Novembro de 1917, decretada a criação do Conselho de Administração dos Transportes Marítimos do Estado, com o seu conselho fiscal.

Por decreto n.º 3:671, de 17 de Dezembro de 1917, é revogado o decreto anterior e restabelecidas as atribuições da Comissão de Administração do Serviço de Transportes Marítimos, a que se referem os decretos n.ºs 2:229, 2:236, 2:237, 2:242 e 3:145, respectivamente, de 23 e 24 de Fevereiro, 1 de Março, 17 de Abril de 1916 e 18 de Maio de 1917.

Várias modificações se operaram na organização dos Ministérios do Comércio, Trabalho, Subsistências e Transportes, sempre com o fim de melhorar a nossa situação económica, até que em virtude do decreto n.º 3:936, de 16 de Março de 1918, se cria a Direcção Geral dos Transportes Marítimos com o fim de superintender em toda a navegação portuguesa e dirigir especialmente a exploração de todos os navios requisitados e apresados, bem como a de todos os que de futuro fossem adquiridos pelo Estado. Anexo a esta Direcção funcionava um Conselho de Administração dos Transportes Marítimos.

Pela portaria n.º 1:272, de 24 de Março de 1918, e

a fim de se regularizar os serviços de transportes marítimos e obter-se uma melhor distribuição de todo o tráfico, foi determinado que por parte das empresas e companhias era devida imediata e absoluta obediência à Direcção Geral dos Transportes Marítimos.

Pela portaria n.º 1:334, de 25 de Abril de 1918, fixaram-se as atribuições do Conselho de Administração dos Transportes Marítimos e regulou-se o seu funcionamento de modo a imprimir à exploração dos navios na posse do Estado uma orientação reguladora da vida económica do país ao tempo.

As atribuições conferidas foram das mais latas e o Conselho de Administração dos Transportes Marítimos passou a ser a entidade única que presidia àquela exploração.

Finalmente, em 30 de Abril de 1919, por decreto n.º 5:564, reconheceu-se que a Direcção Geral dos Transportes Marítimos do Estado, tendo concentrado em si todos os poderes relativos à navegação mercante com o fim de abastecer o país, satisfaz relativamente bem aos fins a atingir mas que, tendo terminado o período de armistício e sendo o momento próprio de reconstituição e desenvolvimento dos povos, era necessário que a navegação nacional correspondesse tam completamente quanto possível ao fim a que se destinava e que fôsse um forte elemento da riqueza nacional. Não se deve ter em vista apenas e exclusivamente o abastecimento do país de géneros de primeira necessidade, mas também contribuir para uma mais larga expansão económica.

Em virtude destas considerações, criou-se o Conselho de Administração da Marinha Mercante e o próprio decreto prevê que os interesses do Estado possam vir a impor a exploração, por particulares, da frota mercante nacional.

A este Conselho foram dadas atribuições tais que constituiu um serviço completamente autónomo.

Pelo mesmo decreto criou-se uma junta consultiva e substituiu-se a Direcção Geral dos Transportes Marítimos por uma Direcção dos Transportes Marítimos.

Por portaria de 4 de Agosto, foi nomeada uma comissão encarregada de relatar os resultados obtidos até aquela data com a exploração dos transportes por conta do Estado e propor um plano geral de exploração dos mesmos. Esta comissão desempenhou-se do trabalho de que foi incumbida e apresentou o seu relatório que é por todos os motivos muito interessante e valioso.

Da frota do Estado foram cedidas à Inglaterra 159:951 toneladas e existem hoje apenas 84:932 toneladas em virtude das algumas unidades terem sido torpedeadas.

Em poder do Estado, e sob a administração do Conselho da Marinha Mercante, existem 66:159 toneladas.

Em breve dispostemos, pois, de uma frota com um total de 151:091 toneladas.

Urge que se prepare o melhor aproveitamento e rendimento da frota mercante do Estado e por forma a não só se obter uma importante receita para os cofres do Estado, mas muito principalmente a constituir um forte instrumento de fomento nacional e assegurar a prosperidade da metrópole e das colónias.

Não deve pertencer ao Estado, na época actual, o exercício directo da indústria e do comércio, e muito convirá que os transportes marítimos, embora sob a fiscalização e auxílio do Estado, passem a ser directamente explorados por particulares.

Do livre jogo das forças económicas e do estabelecimento de regras que determinem uma íntima ligação da metrópole às colónias e ao Brasil, deve necessariamente resultar para a nossa marinha mercante e para o fomento do país um impulso decisivo.

Variadas soluções se poderiam apresentar para explorar devidamente a nossa frota mercante; poder-se-ia

considerar o seu fraccionamento em maior ou menor número de agrupamentos ou a constituição de um único agrupamento à responsabilidade de uma só entidade.

Ainda em qualquer dos casos poderíamos considerar a venda ou o arrendamento a prazo mais ou menos curto.

Escusado será discutir neste relatório as variadas hipóteses que se poderiam formular.

Na proposta que temos a honra de vos apresentar seguimos o critério de entregar por arrendamento e pelo prazo de vinte e cinco anos toda a frota mercante nacional a uma única entidade que se constitua por forma que ofereça todas as garantias necessárias ao Estado e ao fomento nacional e que possa constituir um poderoso instrumento do êxito ambicionado para o futuro do país.

O conhecimento do nosso meio no momento actual dá-nos a convicção de que tal *desideratum* se obterá com a maior facilidade e que Portugal poderá alcançar, sob o ponto de vista do tráfego internacional, uma independente e consistente situação, e sob o ponto de vista interno iniciar uma nova era politica, económica e financeira, dadas as iniciativas despertadas e a comunidade de interesses estabelecida.

Pelas bases anexas à presente proposta se poderá facilmente reconhecer o importantíssimo papel que a nossa frota mercante deverá vir a desempenhar, já pelos resultados directos da sua exploração, já pelo impulso que ela imprimirá a outros ramos da indústria e do comércio.

Propõe-se ainda na presente proposta um empréstimo de 20.000 contos, ou £ 2.500.000, ao câmbio de 8\$, o que deverá determinar uma melhoria de situação cambial e constituirá, para todos os efeitos, uma caução ao contrato a acordar. Sobre a aplicação do produto desse empréstimo o Governo apresentará em breve a respectiva proposta, que visará, em especial, a valorização da nossa moeda e o desenvolvimento da riqueza nacional.

Temos, pois, a honra de apresentar à vossa consideração a seguinte:

Proposta de lei

Artigo 1.º É o Poder Executivo autorizado, e de harmonia com as bases anexas a esta lei, a conceder, pelo prazo de vinte e cinco anos, a exploração da frota mercante do Estado, e bem assim a contrair um empréstimo de 20.000 contos, ou de £. 2.500.000, representado em obrigações de 5 por cento, amortizáveis em vinte e cinco anos, emitidas pelo Estado e isentas de qualquer imposto ou contribuição.

Art. 2.º É extinto o Conselho de Administração da Marinha Mercante, e bem assim a Junta Consultiva e Direcção dos Transportes Marítimos, ficando o Governo autorizado a, nos Ministérios do Comércio e da Marinha, proceder às indispensáveis organizações tendentes ao fim especial do fomento de comércio e indústria marítima e da marinha mercante nacional.

Art. 3.º O saldo proveniente da liquidação de contas dos extintos serviços dos Transportes Marítimos constituirá um fundo destinado ao fomento marítimo, e a sua aplicação será pelo Governo decretada em diploma especial.

Art. 4.º O pessoal actualmente em serviço no Conselho de Administração da Marinha Mercante Nacional e suas dependências será devidamente distribuído pelos serviços dependentes dos Ministérios do Comércio e Comunicações e da Marinha, onde a sua utilidade e prática do serviço melhor possam ser aproveitadas.

Art. 5.º O Governo publicará oportunamente os regulamentos necessários à boa execução da presente lei.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, 13 de Outubro de 1919.—O Ministro das Finanças, *Francisco da Cunha Rêgo Chaves*—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Ernesto Júlio Navarro*.

Bases anexas

Base 1.ª

Os navios de comércio, apresados durante a guerra, em parte sob a exploração da Direcção dos Transportes Marítimos e em parte ainda hoje sob a exploração do Governo Britânico, bem como os armazéns, anexos, aprestes e pertences na posse dos Transportes Marítimos, passarão a ser explorados por uma Sociedade portuguesa a constituir, que satisfaça a todas as prescrições consignadas na legislação portuguesa e respeitantes à nacionalidade, constante e efectiva, quer do capital social, quer dos capitães e tripulações.

Base 2.ª

A Sociedade, com sede em Lisboa, terá como objectivo essencial a exploração de carreiras marítimas, e de modo que sirva, devidamente e de preferência as Colónias e as relações com o Brasil, para o que fará a exploração dos navios, armazéns, etc., a que alude a base anterior e de todos os que venha a adquirir.

Base 3.ª

A Sociedade poderá recorrer a outras entidades portuguesas de indiscutível crédito e reconhecida competência técnica para a exploração de quaisquer carreiras, por forma que não sejam diminuídas as vantagens que para o Estado resultem das presentes bases, e poderá exercer directamente ou por intermédio doutras formações dela dependentes todos os ramos de comércio e indústria pertinentes ao seu objectivo principal, ou que lhe interessem ou com ele tenham correlação de qualquer espécie.

Base 4.ª

A Sociedade obrigar-se há a fazer ao Estado um empréstimo de 20.000 contos ao juro annual de 5 por cento e amortizável durante o prazo da concessão.

O valor deste empréstimo será representado em obrigações, do juro de 5 por cento, emitidas pelo Governo e isentas de toda e qualquer contribuição ou imposto. No Orçamento Geral do Estado se inscreverá a verba necessária ao pagamento do juro e amortização das obrigações a emitir. A Junta de Crédito Público fará o serviço do referido empréstimo e receberá do Estado a parte da partilha de lucros a ela consignada, e os suprimentos que pelas receitas gerais do Estado forem acaso necessários ao serviço do empréstimo.

Durante um prazo de dez dias, a contar da data do contrato a outorgar, o Governo terá opção para receber da Companhia a importância do empréstimo em libras ao câmbio de 8\$ ou seja £ 2.500.000. O valor do empréstimo servirá de caução ao integral cumprimento do contrato e nele se farão as deduções que de direito lhe devam ser feitas.

Base 5.ª

A Sociedade gozará para os seus navios de todas as facilidades e regalias que ao presente gozam a Companhia Nacional de Navegação e os Transportes Marítimos e no que respeita à exploração de transportes marítimos será isenta do pagamento de qualquer imposto ou contribuição, com excepção da predial, e por todo o tempo da vigência do contrato com o Estado.

Base 6.ª

Os navios, armazéns, anexos, aprestes e pertences serão entregues à Sociedade em curto prazo e mediante inventário, devendo os navios estar em perfeito estado de navegabilidade, para o que se farão as devidas vistas e se procederá a reparações por conta do Estado. A Sociedade responsabilizar-se há pela boa conservação de todos os navios, armazéns, etc.; e segurá-los há por sua conta contra todos os riscos, excepto os de

guerra, que serão na devida oportunidade acordados entre o Estado e a Sociedade.

Base 7.ª

O Estado terá nos navios cedidos à Sociedade preferência na recepção de carga e obtenção de passagens e gozará dum bônus de 10 por cento sobre os preços mínimos estabelecidos, quer na tarifa geral, quer em qualquer tarifa ou acôrdo especial.

Base 8.ª

Se durante a vigência do contrato a outorgar, ou no seu termo, o Governo decidir vender os armazéns e a totalidade ou parte dos navios, a Sociedade terá o direito de opção na compra e ficará garantida de pronto com o que lhe pertencer de direito.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, em 13 de Outubro de 1919.—O Ministro das Finanças, *Francisco da Cunha Rêgo Chaves*—O Ministro do Comércio e Comunicações, *Ernesto Júlio Navarro*.

Nota dos navios ao serviço do Governo Português

Nomes dos navios	Tonagem	Capacidade de carga
<i>Coimbra</i>	2.512	4.200
<i>Congo</i>	3.077	6.400
<i>Desertas</i>	3.689	6.450
<i>Gaza</i>	4.705	7.900
<i>Gil Eanes</i>	1.750	2.100
<i>Goa</i>	5.605	9.700
<i>Granja</i>	765	900
<i>India</i>	5.990	10.200
<i>Lagos</i>	1.773	3.100
<i>Lima</i>	3.901	6.500
<i>Lourenço Marques</i>	6.355	10.100
<i>Maio</i>	2.179	3.800
<i>Minho</i>	1.271	2.100
<i>Mormugão</i>	6.064	10.500
<i>Pôrto Alexandre</i>	2.699	4.600
<i>Pungué</i>	1.377	2.400
<i>Quelamane</i>	5.689	9.700
<i>Sado</i>	1.408	2.400
<i>S. Jorge</i>	3.601	6.200
<i>Viana</i>	1.749	2.800
Totais	66.159	112.050

Nota dos navios ao serviço do Governo Inglês

Nomes dos navios	Tonagem	Capacidade de carga
<i>Cunene</i>	5.898	10.200
<i>Nazaré</i>	992	1.700
<i>Sines</i>	2.823	5.600
<i>Peniche</i>	3.566	6.000
<i>Figueira</i>	2.168	2.900
<i>Faro</i>	4.044	7.000
<i>Sacavém</i>	2.047	3.400
<i>Inhambane</i>	5.878	10.200
<i>Fernão Veloso</i>	5.105	8.900
<i>Barca Flores</i>	1.980	5.000
<i>Pançim</i>	4.385	7.700
<i>Machico</i>	6.184	10.600
<i>S. Tiago</i>	3.763	6.500
<i>Pôrto</i>	6.636	10.600
<i>Trás-os-Montes</i>	8.965	13.800
<i>Esposende</i>	1.781	3.000
<i>Gaza</i>	1.758	2.800
<i>Amarante</i>	7.678	13.200
<i>Santo António</i>	4.196	7.500
<i>S. Vicente</i>	5.085	8.900
Totais	84.932	145.500

Nota.— Os navios *Figueira*, *Fernão Veloso*, *S. Vicente* e a barca de vela *Flores*, que ao tempo da apresentação desta proposta estavam ao serviço do Governo Inglês, foram já entregues ao Governo Português.

Acôrdo realizado entre um grupo de banqueiros para a formação duma Sociedade exploradora da frota mercante do Estado

Companhia Portuguesa de Navegação

(Em organização)

Convenções preliminares

I

Os signatários, aceitando o «projecto de proposta» anexo ao presente protocolo, proutificam-se a convertê-lo em «proposta definitiva» e a satisfazer as obrigações que d'elle decorrem, uma vez que, nos termos essenciaes indicados naquelle documento, o Governo — para tanto devidamente autorizado — queira contratar.

II

A responsabilidade pelos signatários assumida na organização da projectada Companhia Portuguesa de Navegação e subscrição do seu capital ficará limitada a participação por cada um tomada na operação, não havendo entre elles qualquer solidiedade.

III

As 223 000 acções da futura Companhia que os signatários para si reservam, e bem assim as acções que o publico deixe de adquirir por ocasião da venda que d'elles titulos houvera de fazer-se nos termos do artigo 3.º do «projecto de proposta» anexo ao presente protocolo, ficam syndicadas pelo prazo de um ano a contar da data da constituição da Companhia. Se assim for julgado conveniente, podera este prazo ser encurtado ou prorrogado uma ou mais vezes.

Os titulos syndicados serao colocados no publico nas condições e termos que o dirigente da operação tiver por mais vantajosos, e os lucros ou prejuizos que, afinal, se apurarem serão distribuidos entre os signatários na proporção das suas respectivas cotas de responsabilidade.

IV

As contas e direcção desta operação ficarão centralizadas e confiadas ao Banco Nacional Ultramarino, e tudo desde ja se ha por aprovado, sem direito a qualquer reclamação por parte dos interessados. Por este serviço nenhuma comissão, *bonus* ou remuneração percebera o alludido Banco.

V

A Companhia Transoceânica Luso-Brasileira, cuja organização o Ex.º Sr. Cândido Soto Maior promove e tem assegurado, será confiada a realização das carreiras de navegação entre Portugal e Brasil, as quais, devendo tocar nos portos portugueses da metropole e nos do Brasil, nem por isso neles, obrigatoriamente, terão o seu *terminus*. As carreiras de navegação para o Brasil que, nestas condições, se effectuarem, serão applicadas, do entre os navios pelo Estado entregues à exploração da Companhia Portuguesa de Navegação, nove que, de comum accordo, entre as duas sociedades forem escolhidos, e estes navios serao pela Companhia Portuguesa de Navegação cedidos à exploração da Companhia Transoceânica Luso-Brasileira nos mesmos termos em que do Estado os receber, sem qualquer outro *onus* ou beneficio.

Os armazéns, agora na posse dos Transportes Marítimos do Estado, sitos em Lisboa, na eclusa da doca grande, com todos os seus aprestos e acomodações, igualmente serão cedidos a Companhia Transoceânica Luso-Brasileira e nas condições em que a Companhia Portuguesa de Navegação os houver recebido do Estado.

Fica expressamente entendido que nem a Companhia Portuguesa de Navegação sera impedida de estabelecer carreiras de navegação para aqueles portos, cujo serviço especialmente incumbir a Companhia Transoceânica Luso-Brasileira, nem esta por seu turno sera inibida de aproveitar os navios confiados à sua exploração, naquelas carreiras que a Companhia Portuguesa de Navegação tera de realizar. Todavia, numa e noutra destas hipoteses, na parte respeitante a exploração dos navios cedidos pelo Estado, estabelecer-se ha, sempre, um prévio *modus vivendi* que a ambas as partes satisfaça e uma perfeita unidade de tarifas, baseada naquelas que estiverem vigorando para a Companhia, a qual, normalmente, competirá a exploração da alludida carreira. Fora d'este caso, ambas as companhias terão plena liberdade para o estabelecimento de tarifas e *bonus* e realização de accordos com outras empresas. Outrossim ficará bem entendido que as duas sociedades serão perfeitamente autónomas e independentes na sua administração e gerência, podendo livremente utilizar quaisquer navios, além dos referidos no presente artigo, e, como mais conveniente lhes parecer, organizarão as suas escritas, fixarão a respectiva distribuição de seus lucros, etc., etc.

Para a solução de quaisquer dúvidas emergentes do contrato a celebrar entre as duas companhias procurar-se ha, antes de recorrer a juizo, chegar a accordo por meio dum tribunal arbitral constituído por um delegado de cada uma das partes interessadas e presidido por um terceiro por ambas escolhido.

VI

A Companhia procurará adquirir todos os navios, pontões, depósitos, instalações, imoveis e mais valores da actual Companhia Nacional de Navegação. Os navios serão adquiridos precedendo vistoria nos termos do artigo 4.º do «projecto de proposta» anexo ao presente protocolo, e o preço de compra será fixado sobre a base da cotação mundial da tonelada bruta.

O preço de aquisição dos demais valores da Companhia Nacional de Navegação determinar-se ha precedendo avaliação por peritos competentes escolhidos de comum accordo entre as duas partes interessadas. Parte do preço da compra, a que este artigo allude, e até a concorrência de 9 000 contos será pago em acções da Companhia Portuguesa de Navegação, inteiramente liberadas, e que serão recebidas pelo seu valor nominal.

Efectuada a operação prevista no presente artigo, a Companhia Portuguesa de Navegação tomara a si a exploração das carreiras e os serviços que presentemente incumbem a Companhia Nacional de Navegação.

VII

A administração dos negócios da Companhia sera confiada a um conselho de administração composto dum número de vogais não inferior a nove nem superior a quinze.

Este conselho sera investido dos mais amplos poderes, sem nenhuma limitação ou reserva, para proceder em nome da Companhia e realizar todas as operações relativas ao seu fim. O conselho podera delegar todos, ou parte dos seus poderes, numa comissão executiva, composta de três administradores, os quais, por seu turno, de entre si escolherão um administrador delegado, ao qual especialmente incumbirá a superintendência nos negocios correntes e a direcção do expediente geral. Cada um dos vogais do conselho de administração perceberá, anualmente, uma remuneração correspondente a 1/2 por cento dos lucros líquidos da exploração da companhia. Para os membros da comissão executiva aquella percentagem de 1/2 por cento será elevada a 1 por cento e para o administrador delegado a dita per-

Nota.— Fazemos incluir este documento no nosso estudo por ser necessário para intelligência da questão, visto tratar-se dum documento essenciaes, e por ter tido, todo ele, publicidade em vários jornais de Lisboa.

contagem sera de 2 por cento. O primeiro conselho de administração sera nomeado por três anos e nos próprios estatutos da Companhia e dele farão parte:

Um vogal indicado pelo Banco de Portugal.
Um vogal indicado pelo Banco Nacional Ultramarino.
Um vogal indicado pelo Banco Commercial de Lisboa
Um vogal indicado pelo Banco Lisboa & Açores
Um vogal indicado pelo Banco Português e Brasileiro.
Um vogal indicado pelo Banco Commercial do Porto.
Um vogal indicado pelo Banco Aliança.
Srs. José Henriques Totta & C.^a
Sr. Henrique Bensaúde
Sr. Pedro Gomes da Silva
Sr. Jaime de Vasconcelos Thompson.
Sr. Dr. Baltasar Freire Cabral.

VIII

A Companhia contará as Sociedades Rugeioni & Rugeioni L.^a, representada pelo seu socio José Rugeioni, e a Sociedade Toolades L.^a, representada pelo socio Carlos Bleck, para exercerem as funções de seus gerentes, conferindo-lhes amplos poderes para, directamente e de accordo com o administrador delegado, tecnicamente superintenderem na exploração a cargo da Companhia, e, em geral, prover a organização dos serviços.

Este contrato de gerência valerá pelo prazo de três anos, renovavel por períodos successivos de três anos, considerando-se prorrogado uma vez que, seis meses antes do fim do periodo que estiver correndo, uma das partes a outra deve de notificar a respectiva denuncia. A remuneração de cada um dos gerentes sera igual a do administrador delegado, ou sejam 2 por cento dos lucros líquidos anuais da exploração da Companhia. Os gerentes ficam inibidos de, directa ou indirectamente, se interessarem, quer individualmente, quer como sócios participantes, etc., em qualquer Sociedade, Empresa ou Companhia que tenha por objecto, proximo ou remoto, a exploração de navios e serviços marítimos, ou industria, ou commercio que a Companhia Portuguesa de Navegação exija. Nestes termos, os aludidos gerentes obrigam-se não a transferir para a Companhia todos os contratos que tenham feito com terceiros e se refiram aos fins especiais dela, ficando, porém, bem entendido que estas transferências, na parte respeitante a condições passadas com entidades officiaes, são condicionadas ao prévio accordo destas, o qual os mesmos gerentes procurarão obter.

IX

A fiscalização da administração social será confiada a um conselho fiscal, composto duma número de vogais não inferior a nove, nem superior a quinze. Para o primeiro conselho fiscal serão eleitos:

Um vogal indicado pelo Banco Economia Portuguesa.
Um vogal indicado pelo Banco do Minho
Um vogal indicado pelo Banco Popular Português
Um vogal indicado pela Companhia dos Tabacos de Portugal.
Um vogal indicado pela Companhia Portuguesa dos Fósforos.
Um vogal indicado pela Companhia Geral do Crédito Predial Português.
Um vogal indicado pela Sociedade Henry Burnay & C.^a
Um vogal indicado pela casa bancaria Fonseca, Santos & Viana
Um vogal indicado pela casa bancaria I onseca & Araújo
Um vogal indicado pela casa bancaria Espirito Santo Silva & C.^a
Um vogal indicado pela casa bancaria Borges & Irmão.
Um vogal indicado pela casa bancaria José Augusto Dias Filho & C.^a
Um vogal indicado pela casa Carlos Gomes & C.^a
Sr. Manuel Carlos de Freitas Alzina
Sr. Joaquim Matoso da Câmara

A retribuição annual do conselho fiscal, a distribui por todos os seus vogais, sera de 1 por cento dos lucros líquidos da Companhia.

Os signatarios, no intuito de facilitar as relações entre o Estado e o grupo por eles constituido, delegam no Banco de Portugal e no Banco Nacional Ultramarino a sua representação para o efeito de, em nome de todos e na conformidade do presente protocolo, tratarem com o Governo e com elle celebrarem os accordos, convênções e contratos necessarios a boa realização da operação em projecto.

Lisboa, 1 de Outubro de 1919.

Pelo Banco de Portugal — *Inocêncio Camacho Rodrigues* (Governador), e *Mateus de S. Santos* (Vice-Governador)

Pelo Banco Nacional Ultramarino — *J. H. Ulrich* (Governador).

Pelo Banco Commercial de Lisboa — *C. A. Pereira*.

Pelo Banco Lisboa & Açores — *Manuel de Castro Guimarães*.

Pelo Banco Português e Brasileiro — *João Pires Correia*.

Pelo Banco Economia Portuguesa — *Jeronimo Neto de Oliveira*.

Pelo Banco Colonial Português — *Antonio Vieira Pinto*.

Por procuração do Banco do Minho — *C. P. Alves Dias*.

Pelo Banco da Beira — *Nuno de Freitas Querol*.

Pela Companhia dos Tabacos de Portugal — *A. J. Simões de Almeida*.

Pela Companhia Portuguesa dos Fósforos — *D. Luis de Lencastre*.

Pela Companhia Geral do Crédito Predial Português — *Ricardo O'Neill*.

Pela Companhia Nacional de Navegação — *J. V. Thompson* (Administrador Delegado).

Pela Companhia União Metalúrgica — *João Caetano Lopes*.

Pela Companhia Transoceânica Luso-Brasileira (em organização) — *Pinto & Soto Mayor*.

Por procuração de Henry Burnay & C.^a — *H. Chateleanaz*.

Henrique Bensaúde.

Espirito Santo Silva & C.^a

Verling & C.^a

Por procuração de José Augusto Dias F.^o & C.^a — *David Pestana e Pinto & Soto Mayor*.

Por Fonseca Santos & Viana — *Américo Ferreira dos Santos Silva e José Henriques Totta & C.^a*

Pela Sociedade Toolades L.^a — *Manuel Vicente Ribeiro e Carlos Gomes & C.^a*

Pela Sociedade Commercial Financeira L.^a — *Carlos Champatimaid*.

Pela Fabrica Vulcano & Colares — *J. Maria Alvares*.

Borges & Irmão.

Dias Costa & Costa.

C. Mahony & Amaral.

Nunes & Nunes L.^a

Proposta dos banqueiros para a exploração da frota do Estado

Ex.^{mo} Sr. — Está prestes a chegar a seu termo o accordo internacional celebrado entre o Governo da Republica Portuguesa e o Governo de Sua Magestade Britânica, mediante o qual foi cedida à Inglaterra parte dos navios apresados ao inimigo durante o recente estado de guerra e, por outro lado, cessaram as causas que justificavam a manutenção da restante tonelagem sob directa administração do Estado.

Dentro de curto prazo, pois, disporá o país de importante frota mercante, que cumpre utilizar eficazmente e por forma a satisfazer as urgentes necessidades da economia nacional e impulsionar o desenvolvimento da riqueza pública.

Nestas circunstancias e no intuito de, mais uma vez, bom servir o país e ao Governo prestar o concurso que, porventura, lhe seja necessario ao condigno aproveitamento dos navios a reaver e pôr em exploração, temos a honra de, a consideração de V. Ex.^{sa}, submeter a seguinte proposta.

ARTIGO 1.^o

Segundo as prescrições consignadas na legislação portugueza e respeitantes à nacionalidade, constante e efectiva, tanto do capital social como dos capitães e tripulações, constituir-se ha uma sociedade anonima de responsabilidade limitada, a qual adoptará a denominação de Companhia Portuguesa de Navegação ou outra semelhante.

ARTIGO 2.^o

A Companhia a criar terá a sua sede em Lisboa e poderá estabelecer, onde lhe convier, filiais, sucursais, agências ou qualquer outra forma de representação propria.

ARTIGO 3.^o

O capital social que os signatarios, bancos, casas bancarias e mais entidades fundadoras da Companhia se obrigam a subscrever e tomar firme, sera de 40 500 000 \$, divididos em acções do valor nominal de 90 \$ cada uma. Por 223 000 destas acções — que para si reservam os fundadores da sociedade — pagarão estes 20 070 000 \$ ou libras 2 508 750, a opção da Companhia. Os restantes titulos, que houverem de ser subscritos a dinheiro, serão oferecidos ao publico por preço igual ao do seu respectivo valor nominal.

ARTIGO 4.^o

Constituirá objectivo essencial da futura organização a exploração de carreiras marítimas e o aproveitamento dos navios pelo Governo Português apresados ao inimigo, os quais, em parte, foram cedidos a exploração do Governo Britânico, outros se havendo até agora mantido sob a directa administração das competentes repartições do Estado, assim como a utilização dos armazéns agora na posse dos Transportes Marítimos do Estado, com todos os seus anexos, aprestos e pertences. Compreende-se no numero dos navios a que se refere este artigo tanto os que ainda existem como os que, porventura, venham a ser pelo Estado recebidos em substituição das unidades sinistradas ou perdidas por motivo do recente estado de guerra. Para a realização do fim particular referido neste artigo, poderá a Companhia adquirir as instalações e navios que houver por convenientes. Para este efeito sera o valor das instalações previamente determinado por peritos competentes e a compra de qualquer navio nunca podera ser feita por preço superior ao das respectivas cotações mundiais. O bom estado, navegabilidade e valor das unidades a adquirir serão comprovados por vistoria efectuada nos termos e pelas mesmas entidades indicadas no subseqüente artigo 12.^o, podendo o número de delegados técnicos ser acrescido de mais um nomeado pela entidade vendedora.

ARTIGO 5.^o

Sem prejuizo do fim especial que motiva a sua instituição, poderá a Companhia exercer, directamente ou por intermedio doutras formações dela dependentes, todos os demais ramos de comércio e industria pertinentes ao seu objecto próprio ou que a elle interessarem ou com elle tenham correlação de qualquer espécie.

ARTIGO 6.^o

Os navios e os armazéns a que a primeira parte do artigo 4.^o alude serão, pelo Governo e pelo prazo de vinte e cinco anos, confiados à exploração da Sociedade a constituir, a qual pagara ao Estado a quantia de 15 000 contos, representada em obrigações da própria Companhia, do juro de 6 por cento e amortizáveis durante o referido prazo de vinte e cinco anos. As obrigações representativas da quantia a pagar ao Estado, nos termos deste artigo, ser-lhe-hão entregues pela Companhia, à medida que os navios apresados ao inimigo e ainda existentes forem sendo por ella recebidos.

Ao Estado assiste o direito de conservar ou livremente dispor dos titulos a que este artigo se refere, mas os bancos, casas bancarias e mais entidades signatarias da presente proposta, obrigam-se, desde ja, a comprar ao Governo — caso este as queira alienar — a totalidade ou parte das obrigações mencionadas neste artigo. O preço e condições de compra serão oportunamente fixados de comum accordo entre as partes interessadas.

ARTIGO 7.^o

Dos lucros líquidos anuais deduzir-se-hão 15 por cento para a dotação das reservas e a quantia necessaria para atribuir as acções um dividendo de 6 por cento e do saldo restante — na proporção da tonelagem que ao Estado pertencer e tiver estado em exploração — receberá o Governo 50 por cento. A verba de 15 por cento destinada a dotação das reservas tera a seguinte applicação: 5 por cento para a constituição do «fundo de reservas» legal, 10 por cento para a formação dum «fundo de reconstituição», o qual sera intangível durante todo o tempo de validade do contrato a celebrar com o Estado e, findo este prazo, o valor a que o dito fundo ascender sera partilhado, em partes iguais, entre o Estado e a Companhia. Se ao Governo convier a Companhia representara em titulo ou título s especiais o direito a partilha de lucros consignada neste artigo. Para efeitos do disposto neste artigo, consideram-se lucros líquidos a soma de lucros que restar depois de pagas todas as despesas e encargos gerais de exploração da Companhia, não se compreendendo nelas as compras de instalações e navios.

ARTIGO 8.^o

Além dos encargos estipulados nos precedentes artigos, a futura Companhia fara ao Estado, nos termos que se convençionalmente, um empréstimo de 20 000 contos, o qual vencera o juro annual de 5 por cento e sera amortizado durante todo o prazo de validade do contrato a outorgar. O valor deste empréstimo sera representado em obrigações, do juro de 5 por cento, emitidas pelo Governo e isentas de toda o qualquer contribuição ou imposto. O Governo fara inscrever, annualmente, no Orçamento Geral do Estado, a verba necessaria ao pagamento do juro e amortização das obrigações a emitir na conformidade deste artigo, ficando especialmente consignada a esse pagamento a parte da partilha dos lucros pertencente ao Estado nos termos do precedente artigo, a qual sera entregue a Junta do Crédito Público, a cargo de quem ficara o serviço do referido empréstimo. Quando os lucros pertencentes ao Estado forem insufficientes para o mencionado serviço, o Governo fara, pelas receitas gerais do Estado, os necessarios supplementos. Durante o prazo de dez dias, contados da data do contrato a outorgar nos termos do artigo 6.^o, o Governo tera opção para receber da Companhia a importância do empréstimo a que alude este artigo em escudos (20 000 contos) ou em libras, ao câmbio de 8 \$ a libra, (2 500.000 libras).

ARTIGO 9.^o

A quantia que, por empréstimo e na conformidade do artigo anterior, a Companhia tera de fornecer ao Estado, servira também, simultaneamente, de caução ao integral cumprimento, por parte dela, das obrigações decorrentes do contrato a celebrar, e, consequentemente, a respectiva divida será diminuida do montante de quaisquer indemnizações, multas, etc., em que, para com o Estado a Sociedade possa incorrer, cumprindo, neste caso, a esta, de sua conta e por suas próprias forças, sem qualquer onus ou encargo para o Estado, amortizar, por occasião do primeiro sorteio posterior, um número de obrigações, das referidas no precedente artigo, correspondente ao valor das responsabilidades em que houver incorrido.

ARTIGO 10.^o

A Companhia gozara do direito de isenção do pagamento da contribuição industrial e do de qualquer outra directa, excepto a predial, por todo o tempo de vigência do contrato a celebrar com o Estado, mas somente no que respeitar a exploração de transportes marítimos.

ARTIGO 11.^o

Os navios a receber do Estado, nos termos do artigo seguinte, serão regularmente empregados nas carreiras marítimas que oportunamente se determinarem, mas por forma a devidamente servir as colónias portuguesas e estabelecer uma regular carreira de navegação entre Portugal e o Brasil. Estas carreiras poderão ser levadas a cabo ou directamente pela própria Companhia ou por intermedio doutras entidades portuguesas de indiscutível crédito e reconhecida competência técnica, que, para tal efeito, existam ou venham a constituir-se. As entidades a quem, na conformidade deste artigo, competir o encargo de efectuar determinadas carreiras, podera a futura sociedade ceder — nos termos em que com as interessadas acordar, mas por forma a que os beneficios para esta resultantes da cessão não sejam inferiores aos encargos pela Companhia assumidos para com o Estado — os armazéns e navios referidos na primeira parte do precedente artigo 4.^o, que, a esse fim, foram julgados necessarios. A Companhia, porém, continuara ella só, directamente responsavel para com o Estado — mesmo na parte respeitante aos armazéns e navios cedidos a terceiros — pelo integral cumprimento dos encargos e obrigações mencionados na presente proposta.

ARTIGO 12.º

Os navios pertencentes ao Estado serão pelo Governo entregues a Companhia, precedendo inventário, estabelecido na devida forma, perante a autoridade competente. A entrega dos navios que se encontrarem em Lisboa ou em qualquer porto da metrópole efectuar-se ha nos oito dias subsequentes a assinatura do contrato a outorgar com o Estado, os que se encontrarem noutros portos serão entregues dentro do mais curto espaço de tempo, o qual, porém, nunca excederá o prazo máximo de três meses a contar da data do aludido contrato, ficando, todavia, salvo à Companhia o direito a receber esses navios nos portos em que estiverem. Os aludidos navios serão entregues em perfeito estado de navegabilidade, o que se provará por meio de vistoria passada por delegados técnicos do Governo e da Companhia com a assistência do representante do *Lloyds* ou do *Bureau Veritas* para efeitos da respectiva classificação, podendo a Companhia requerer que os mesmos navios, por essa ocasião, entrem em doca seca para exame e beneficiação do fundo. Reconhecendo-se, por virtude da vistoria determinada neste artigo, haver necessidade de, nos navios em questão, serem feitas quaisquer reparações, a Companhia, por conta do Estado, a elas mandará proceder imediatamente. Os armazéns a que se refere a primeira parte do artigo 4.º, com todos os seus anexos, prestos e pertences, serão entregues a Companhia dentro do mais curto prazo de tempo, o qual, porém, nunca ira além de três meses contados da data do contrato a outorgar com o Estado.

ARTIGO 13.º

A Companhia responsabilizar-se ha pela boa conservação dos navios que lhe são entregues.

ARTIGO 11.º

Os navios, à medida que a Companhia os for recebendo, serão por ela seguros de sua conta e sobre a base de libras 20 a tonelada bruta, contra todos os riscos, excluídos, porém, os riscos de guerra, pois, quanto a estes, quando for mister considerá-los, entrá o Governo e a Companhia se acordara na forma do pagamento dos respectivos prémios e seu custo. As quantias a haver por virtude de qualquer sinistro, que occasione inclusivamente a perda total do navio, serão directamente cobradas pela Companhia e por ela applicadas na beneficiação, reparação ou compra de novas unidades.

ARTIGO 15.º

Para exercerem as suas attribuições junto da Companhia o Governo nomear dois vogais do conselho de administração e um commissario e seu adjunto, incumbindo a estes últimos a fiscalização do rigoroso cumprimento das clausulas e obrigações exaradas no respectivo contrato. Os vencimentos destes dois funcionarios serão fixados de acordo entre o Governo e a Companhia.

ARTIGO 16.º

A todos os navios mencionados no artigo 4.º será concedido o mesmo tratamento e todas as facilidades e regalias de que ao presente gozam os navios da Companhia Nacional de Navegação e os dos Transportes Marítimos do Estado.

ARTIGO 17.º

Os preços de passageiros e fretes a estabelecer nas carreiras entre a metrópole e as colónias e vice-versa serão sempre, para cada classe e produto, não superiores aos preços mínimos constantes das tarifas utilizadas pelas Companhias que façam regularmente o mesmo serviço. A bordo dos navios referidos na primeira parte do artigo 4.º o Estado terá preferença, tanto na recepção da carga como na obtenção das passagens de que possa carecer e gozará dum *bonus* de 10 por cento sobre os preços mínimos estabelecidos quer na tarifa geral, quer em qualquer tarifa ou acôrdo especial.

ARTIGO 18.º

Se, durante a vigência do contrato a outorgar com o Estado, ou no termo d'ele o Governo decidir fazer venda dos armazéns e da totalidade ou parte dos navios referidos na primeira parte do precedente artigo 4.º, fica expressamente entendido e convenionado:

- Que tal alienação se fara sem prejuizo dos direitos a por contrato attribuir à futura Companhia nos termos da presente proposta (*signanter* artigo b.º);
- Que a Companhia assistira — tanto no decurso do prazo de duração do respectivo contrato como ao termo d'ele — direito de opção relativamente a qualquer operação de venda que, na conformidade d'este artigo, o Estado realize;
- Que, verificando-se a hipótese prevista neste artigo, do saldo em divida do empréstimo de 20:000 contos, a que o artigo 8.º aludo, sera desde logo pelo Estado paga à Companhia a parte proporcional à tonelagem vendida, procedendo-se immediatamente à amortização das respectivas obrigações, e, nesse caso, o Governo igualmente indemnizará a Companhia, retrocedendo-lhe, da quantia cobrada nos termos do artigo 6.º, a parte proporcional à tonelagem alienada e tempo a decorrer até o termo do contrato respectivo.

Lisboa, 1 de Outubro de 1919.

Exame das propostas dos banqueiros e do Governo para a exploração dos navios mercantes do Estado

A comissão de colónias da Câmara dos Deputados, tendo reunido para tomar conhecimento da proposta ministerial de 13 de Outubro último, pela qual se autoriza o Governo a conceder, pelo prazo de 25 anos, a exploração da frota mercante do Estado, e a contrair, simultaneamente, um empréstimo de 20:000 contos ou de £ 2.500:000, resolveu, por unanimidade, que nós fôssemos o relator dessa proposta.

Acceptando tam honrosa missão procurámos saber, da parte dos Ex.^{mos} membros da comissão de colónias, quais eram os seus pontos de vista para a resolução de tam importante problema.

De início se reconheceu que a proposta não vinha sufficientemente documentada e que estava redigida de forma muito vaga, sendo difficil, com os elementos que ela fornecia, fazer o estudo da questão.

E assim, e porque a proposta envolvia também uma operação financeira, que parecia inspirá-la, a única directiva que a comissão fixou, unânimemente, e na qual nos inspirámos, foi que sendo o problema, acima de tudo, um problema económico e colonial, a sua solução devia orientar-se nesse sentido, e não no sentido financeiro que parecia predominar na mesma proposta.

Estabelecido, inicialmente, este critério, deixou-nos a comissão ampla liberdade para estudar o assunto esperando os resultados dos nossos trabalhos para iniciar a respectiva discussão.

Procurámos ouvir sobre o problema os Ex.^{mos} Ministros das Finanças e do Comércio e Comunicações e o Ex.^{mo} Presidente do Ministério.

A questão para SS. Ex.^{as} era uma questão puramente aberta. O que era essencial era resolver o problema com a possível urgência. A proposta do Governo poderia ser tomada como um ponto de partida para essa resolução. Tinha, evidentemente, a sua matéria de ser apreciada e discutida, mas o Governo não fazia questão da solução que o Parlamento desse ao problema.

S. Ex.^a o Ministro das Finanças foi mais longe, dizendo-nos que só desejaria intervir quando a comissão, ou o seu relator, tivesse elaborado uma minuta que pudesse servir de base para a discussão. Até lá abstinha-se de ir além do exposto na sua proposta de lei, não desejando influir, em quem quer que fôsse, antes do tempo preciso para cada um se apoderar do problema, que era realmente vasto e complexo.

Com plena liberdade, portanto, abordámos o estudo da proposta colhendo todos os elementos possíveis para orientar o problema no sentido que nos parecesse mais conveniente aos altos interesses do país e das colónias.

As considerações que seguem, e o contra-projecto que temos a honra de apresentar¹, resumem o trabalho de análise que fizemos e a nossa maneira de ver sobre a melhor forma de resolver o problema em questão, lamentando que a relativa urgência da sua resolução nos iniba de o estudar, porventura, com mais minúcia e desenvolvimento, tam importante elle se nos afigura à vida da República.

O problema da utilização da frota mercante do Estado devia ter sido começado a estudar, pelo menos, no dia immediato ao do armistício.

E para lamentar que assim não tivesse sido. Essa falta, porém, não nos deve levar à prática de uma falta maior, a qual seria a de resolver o problema no ar, o problema que é, afinal, o próprio problema da regeneração económica do país, o problema de cuja solução, mais do que de nenhum outro, depende a nossa sorte como potência colonial e até, talvez, a nossa existência como nação livre, sabido como é que não há liberdade politica sem independência económica.

A proposta do Governo visa a conceder, pelo prazo de 25 anos, a exploração da frota mercante do Estado, a uma Sociedade portuguesa, em condições que, duma maneira muito geral, constam na sua proposta e naquella que os banqueiros, por sua vez, apresentaram ao Governo.

O Governo, tendo recebido uma oferta dum importante grupo de banqueiros para lhes ceder a frota e desejando negociar com esse grupo, apresentou à Câmara a proposta que estamos apreciando.

Trata-se do aluguer da frota do Estado por um largo periodo.

Tornaram-se do dominio público as linhas gerais da operação que o referido consórcio de banqueiros e financeiros pretende fazer com o Estado e o acôrdo que estabeleceram, entre si, num protocolo que todos assinaram.

Largamente se referiram ao caso vários jornais de Lisboa.

Pode-se, pois, fazer referência a certos elementos do complemento que faltam nas propostas indicadas, indis-

¹ O contra-projecto indicado foi adoptado com alterações pelas comissões encarregadas de estudar este problema.

pensáveis ao estudo da questão, e que, com mais ou menos publicidade, se conhecem.

O Governo pretende alugar, por 25 anos, a frota do Estado. Não se prevê na sua proposta a hipótese de, nesse período, por quaisquer motivos, a frota voltar para a posse do Estado, por mais graves e fortes que sejam esses motivos.

A única hipótese que nela se prevê é a da frota vir a ser vendida na vigência do contrato, ou no termo d'ele.

Num e noutro caso, sendo possível a venda, a Sociedade tem o direito de opção, ficando garantida de pronto com o que lhe pertencer de direito (termos textuais da proposta).

Ora convém fixar bem, de início, o carácter da operação que se tem em vista.

O contrato irá fazer-se, repetimos, em condições dos navios jamais poderem voltar para a posse do Estado.

Se o Estado, por exemplo, em qualquer tempo, não estiver satisfeito com a maneira como a Sociedade organizar os serviços da frota e as respectivas carreiras, e pretender reaver os seus navios para com eles garantir os serviços que julgar essenciais ao país e às colónias, não o poderá fazer.

A Sociedade obriga-se a empregar os navios que receber do Estado nas carreiras marítimas que oportunamente se determinar, mas por forma a devidamente servir as colónias portuguesas e a estabelecer uma regular carreira de navegação entre Portugal e o Brasil.

Repare se, antes de prosseguir, que esta vaga obrigação é, sómente, para os navios a receber do Estado. Os favores, as protecções e isenções de toda a ordem, são para todos os seus barcos, inclusivamente para aqueles que, porventura, possam andar ao serviço do comércio e dos países estrangeiros. A vaga obrigação, porém, de servir o comércio nacional e colonial, só se refere aos barcos a receber do Estado.

Mas, ainda mesmo com os barcos recebidos do Estado, não vemos, em parte alguma, que seja o Governo que fixe as carreiras, e serviços a estabelecer.

Antes parece ser essa uma das atribuições da Sociedade ou da futura Companhia.

A direcção da Companhia será confiada a um conselho de administração, investido dos mais amplos poderes, sem nenhuma limitação ou reserva, para proceder em nome da Companhia, e realizar todas as operações relativas ao seu fim; esses poderes poderão ser delegados numa comissão executiva e, por segunda delegação, num administrador delegado, o qual com os dois gerentes técnicos que a companhia contrate, dispondo dos mais amplos poderes, deverão superintender, tecnicamente, na exploração a cargo da Companhia, e, em geral, prover à organização dos serviços.

Assim consta no protocolo que precede a proposta dos banqueiros.

Julgamos, pois, ser o administrador delegado e os dois gerentes técnicos que decidirão do destino a dar à frota e das carreiras e serviços a estabelecer com ela, o que nos parece muito para atender e considerar.

A Sociedade ou Companhia poderá ser multada se faltar ao integral cumprimento do seu contrato com o Estado, mas, como não vemos que se obrigue, expressamente, a empregar os navios que receber do Estado, em tais e tais serviços e em tais e tais carreiras, e como não vemos tam pouco que o Governo a isso a obrigue na sua proposta, concluímos que nem a Socie-

dade poderá ser multada se não estabelecer aqueles serviços e carreiras que o Estado, e não ela, entender que servem devidamente as colónias e os interesses nacionais, nem o Estado poderá reaver a sua frota, como atrás dissemos, para, directamente, ou por interposta pessoa, ir fazer esses serviços.

A própria venda que a proposta parece admitir, se bem que com direito de opção para a Sociedade, só se poderá fazer se a Sociedade com ela concordar.

E o que se deduz da disposição da proposta que diz que a venda não se fará com prejuizo dos direitos attribuidos à Sociedade.

Ora como esta aluga os barcos por 25 anos, tendo pago, no início do contrato, um preço de aluguer por toda a duração do mesmo, lógico será concluir que tem o direito de dispor dos barcos durante o referido período de 25 anos, e que, durante esse mesmo período, os barcos não poderão ser cedidos, a quem quer que seja, sem sua licença, da mesma maneira que não poderão voltar para a posse do Estado.

Vê-se, portanto, que a frota saída das mãos do Estado não mais voltará às suas mãos e só sairá das mãos da Sociedade, em qualquer tempo, para quem muito bem ela quiser.

A única esperança de reaver a frota será no fim do contrato, se ela ainda fôr frota, mas, ainda assim, se o Estado nessa época a pretender ceder a outrem, não o poderá fazer, livremente, em face do direito de opção garantido à Sociedade.

Vamos agora ver sob o ponto de vista do material, em si mesmo, o que representa este aluguer da frota por 25 anos.

A idade actual dos navios é a seguinte:

	Navios
Entre 5 e 10 anos	13
Entre 10 e 15 anos	13
Entre 15 e 20 anos	5
Entre 20 e 25 anos	7
Mais de 25 anos	2
	<hr/>
	40

Daqui a 25 anos, como se vê, todos os navios da frota terão mais de 30 anos, visto os mais modernos, existentes, terem mais de 5 anos, o que tanto equivale a dizer que daqui a 25 anos a frota mercante do Estado não existirá como tal.

Argumenta-se, contra isto, dizendo que há navios no mar, em bom estado e fazendo serviço, com mais de 30 anos.

Não dizemos que não.

Simplemente se argumenta com uma excepção. Ora o que nos serve, para o caso, é a regra e não são as excepções.

Dos 68 navios a vapor e de comércio, apreendidos ao inimigo, em 1916, só um, que ainda hoje faz serviço, o Lagos, construído em 1884, tinha mais de 30 anos. Se a existência nos mares de navios com mais de 30 anos fôsse um caso vulgar, e não fôsse, como é, um caso verdadeiramente excepcional, entre uma tam numerosa frota, apresada ao inimigo, não teria aparecido sómente este exemplar.

Diz-se, também, que a perpetuidade da frota está mais ou menos garantida, desde que todos os navios estejam seguros, e que a cada unidade sinistrada corresponda a compra de uma nova unidade que a substitua.

Assim seria:

1.º Se todos os navios fôsem para o fundo o que nem sempre se dá.

O caso, porventura, mais geral, é o de se pôr de parte um navio, por muito velho, por não convir à exploração realizar nele consertos que se não harmonizam com o seu estado geral, consertos tam grandes que se torna preferível, por mais económico, a compra de um navio novo.

O fim dos navios, em tais casos, é o virem a servir como pontões.

2.º Se o seguro fôsse feito, sempre, pelo valor total do navio.

No caso em questão, a Sociedade declara que segura os navios do Estado à razão de £ 20 por tonelada bruta, ou seja por um valor muito inferior ao valor corrente da mesma tonelada.

3.º Se realmente se estabelecesse no contrato que as quantias a haver por virtude de qualquer sinistro que ocasionasse, inclusivamente, a perda total do navio, pertencessem ao Estado, como proprietário, e fôsem, pelo Estado ou pela Sociedade, applicadas, exclusivamente, na compra de novas unidades que ao Estado continuassem a pertencer e que substituíssem na Sociedade as sinistradas.

Assim, sim.

O que vemos, porém, que se pretende fazer é o seguinte, que faz a sua diferença:

As quantias a haver por virtude de qualquer sinistro, que ocasione inclusivamente a perda total do navio, serão directamente cobradas pela Companhia, e por ela applicadas na beneficiação, reparação ou compra de novas unidades.

Como adiante apreciaremos, examinando esta disposição, nem sequer se garante que essas beneficiações ou reparações, cobertas com as importâncias recebidas pela perda das unidades do Estado, se venham a fazer nos navios do próprio Estado.

Nestas condições, a garantia da perpetuidade da frota é cousa que não existe, parecendo antes, como adiante teremos ocasião de frisar, que o que se pretende é tirar ao país a aspiração de ter ou de dispor duma frota, ainda mesmo enquanto existir esta que apresou ao inimigo.

Concluimos, portanto, que alugar a frota mercante do

Estado, por 25 anos, sem se prever a hipótese de, nesse período, dadas que sejam certas circunstâncias, bem determinadas e bem expressas, a frota poder passar para a posse do Estado, é simplesmente vendê-la.

Outra cousa não é o aluguer dum objecto de duração limitada por todo o tempo da sua respectiva duração, e sem que elle, durante esse tempo, possa voltar, por quaisquer motivos, para a posse do seu dono legítimo.

Trata-se, pois, duma venda.

Vamos ver por quanto e em que condições.

Pela base 1.ª da proposta do Govêrno a cedência a que a mesma se refere é a dos navios de comércio apreendidos durante a guerra, em parte, sob a exploração da Direcção dos Transportes Marítimos, e em parte, ainda hoje, sob a exploração do Govêrno Britânico.

Por esta redacção não se define, claramente, se o contrato abrange também os navios que foram metidos no fundo, por motivo do estado de guerra, e que a Alemanha, nos termos do Tratado de Paz, se obriga a restituir aos aliados, dividindo por elles a sua frota actual e construindo para elles, durante certo tempo, até saldar a sua conta.

Não é estranha esta hipótese, porquanto, se é certo que ela não foi prevista na proposta do Govêrno, a verdade é que ela está expressamente definida na proposta dos banqueiros.

Assim, pretendem estes que nos navios arrendados pelo Estado se compreendam os que *porventura venham a ser pelo Estado recebidos em substituição das unidades sinistradas ou perdidas por motivo do recente estado de guerra.*

Desta maneira o contrato tem uma amplitude maior do que à primeira vista se supõe.

Segundo o nosso apuramento, foram 23 as unidades *sinistradas ou perdidas, pelo recente estado de guerra*, da frota do Estado, representando 70:452 toneladas brutas.

A frota apreendida ao inimigo, composta de 72 unidades com 242:914 toneladas brutas, representa-se hoje da seguinte maneira:

Resumo		Número do navios	Toneladas brutas	Total Número de navios	Total Toneladas brutas
I — Navios existentes :					
a) Na posse dos Transportes Marítimos do Estado		20	66:159		
b) Ao serviço do Govêrno Inglês		20	84:932		
		40	151:091		
c) Em serviços especiais em Portugal		2	4:238	42	155:329
II — Navios perdidos :					
a) Sinistros por motivo do estado de guerra		23	70:452		
b) Sinistros sem ser por motivo do estado de guerra		7	17:133	30	87:585
	Soma			72	242:914

Desenvolvimento do resumo indicado

Navios na posse dos Transportes Marítimos do Estado

	Toneladas brutas	Data da construção
Coimbra	2:512	1913
Congo	3:077	1905
Desertas	3:689	1895
Gaza	4:705	1914
Soma e segue	13:983	

	Toneladas brutas	Data da construção
<i>Transporte</i>	13:983	
<i>Gil Eanes</i>	1:750	1914
<i>Goa</i>	5:605	1903
<i>Granja</i>	765	1912
<i>Índia</i>	5:990	1906
<i>Lagos</i>	1:773	1884
<i>Lima</i>	3:901	1907
<i>Lourenço Marques</i>	6:355	1905
<i>Maio</i>	2:179	1902
<i>Minho</i>	1:271	1905
<i>Mormugão</i>	6:064	1904
<i>Pôrto Alexandre</i>	2:699	1906
<i>Pungue</i>	1:377	1895
<i>Quelimane</i>	5:689	1900
<i>Sado</i>	1:408	1905
<i>S. Jorge</i>	3:601	1898
<i>Viana</i>	1:749	1911
Total, 20 unidades com a tonelagem bruta de	<u>66:159</u>	

Navios ao serviço do Governo Inglês

	Toneladas brutas	Data da construção
<i>Cunene</i>	5:898	1911
<i>Nazaré</i>	992	1891
<i>Sines</i>	2:823	1896
<i>Peniche</i>	3 566	1913
<i>Figueira</i>	2:168	1905
<i>Faro</i>	4:044	1905
<i>Sacavém</i>	2:047	1897
<i>Inhambane</i>	5:878	1912
<i>F. Veloso</i>	5:105	1906
<i>Flores (barca)</i>	1:980	1896
<i>Pangim</i>	4:385	1901
<i>Machico</i>	6:184	1912
<i>S. Tiago</i>	3:763	1908
<i>Pôrto</i>	6:636	1894
<i>Trás-os-Montes</i>	8:965	1906
<i>Esprande</i>	1:781	1906
<i>Gaia</i>	1:758	1913
<i>Amarante</i>	7:678	1914
<i>S. Antão</i>	4:196	1905
<i>S. Vicente</i>	5:085	1900
Total, 20 unidades com a tonelagem bruta de	<u>84:932</u>	

Navios em serviços especiais em Portugal

	Toneladas brutas	Data da construção	
<i>Extremadura</i>	3:771	1908	Ao serviço da Companhia Nacional de Navegação, por troca com o <i>Malange</i> , que anda ao serviço da marinha de guerra.
<i>Patrão Lopes</i>	467	1880	Barco salva-vidas ao serviço da marinha de guerra.
Total, 2 unidades com a tonelagem bruta de	<u>4:238</u>		

Navios sinistrados por motivo do estado de guerra

	Toneladas brutas	Data da construção	
<i>Aveiro</i>	2:209	1894	Torpedeado em 13-4-918
<i>Barreiro</i>	1:738	1911	Torpedeado em 1-5-917
<i>Berlenga</i>	3:548	1901	Torpedeado em 8-2-917
<i>Boa Vista</i>	3:667	1901	Torpedeado em 24-12-917
<i>Brava</i>	3:184	1893	Torpedeado em 4-9-918
<i>Caminha</i>	2:763	1907	Torpedeado em 7-4-917
<i>Cascais</i>	835	1899	Torpedeado em 19-12-916
<i>Damão</i>	5:668	1911	Torpedeado em 28-4-918
<i>Dio</i>	5:556	1901	Torpedeado em 13-10-917
<i>Espinho</i>	740	1887	Torpedeado em 15-6-917
<i>Foz do Douro</i>	1:616	1907	Torpedeado em 28-1-917
<i>Graciosa</i> (barco de vela)	2:276	1890	Torpedeado em ?
<i>Horta</i>	3:472	1892	Torpedeado em 9-7-918
<i>Leça</i>	1:911	1902	Torpedeado em 14-12-916
<i>Leixões</i>	3:245	1890	Torpedeado em 12-9-918
<i>Madeira</i>	4:792	1897	Torpedeado em 7-10-918
<i>Ovar</i>	1:650	1903	Afundado em 25-8-917
<i>Ponta Delgada</i>	3:351	1891	Torpedeado em 13-7-918
<i>Porto Santo</i>	2:801	1895	Afundado em 29-3-918
<i>Sagres</i>	2:986	1911	Torpedeado em 16-4-917
<i>S. Nicolau</i>	2:679	1905	Torpedeado em 19-11-916
<i>Trafaria</i>	1:744	1904	Torpedeado em 2-10-917
<i>Tungue</i>	8:021	1902	Torpedeado em 10-2-917
Total, 23 unidades, com a tonela- gom bruta de	70:452		

Navios sinistrados sem ser por motivo do estado de guerra

	Toneladas brutas	Data da construção	
<i>Alentejo</i>	4:312	1911	Explosão em 3-9-917
<i>Belém</i>	1:925	1890	Naufrágio em 20-1-918
<i>Cávado</i>	943	1895	Abalroado em 12-9-917
<i>Ilha do Fogo</i>	4:315	1901	Abalroado em 2-12-916
<i>Mira</i>	1:663		Abalroado em 26-11-916
<i>Santa Maria</i> (vela)	2:663	1886	Explosão em 9-9-918
<i>Setúbal</i>	1:312	1910	Naufrágio em 5-3-917
Total, 7 unidades com a tonelagem bruta de	17:133		

Pelos quadros expostos verificamos que se trata da entrega imediata de 40 unidades com 151:091 toneladas brutas, que são tantas quantas estão ao serviço dos Transportes Marítimos do Estado e ao serviço do Governo Inglês, e da entrega eventual de unidades equivalentes às unidades sinistradas, pelo recente estado de guerra, que a Alemanha nos deve restituir, ou sejam 23 navios com 70:452 toneladas brutas.

Não sabemos se nessa entrega se incluem também os dois navios, o *Extremadura*, ao serviço da Companhia Nacional de Navegação, e o *Patrão Lopes*, ao serviço da marinha de guerra, ambos com 4:238 toneladas brutas, também apresados ao inimigo, e de que não vemos referência nem na proposta do Governo nem na dos banqueiros. É provável que sim, visto o carácter genérico das propostas.

Sabemos, pois, o que é que o Estado pretende ceder, no que respeita ao número de navios, e à sua tonelagem. Vejamos agora o valor desse material.

O Conselho de Administração da Marinha Mercante Nacional, que consultámos sobre o valor actual da to-

nelada navio, informou-nos de que na América, no 2.º semestre de 1918, e até a assinatura do armistício, podia computar-se o valor dum navio, em bom estado, à razão de 300 dólares por tonelada de carga, *deadweight cargo*. Posteriormente ao armistício, esse valor baixou até 150 dólares, tendo subido depois. Está hoje em cerca de 200 dólares, ou seja, a um valor de 4,5 dólares por libra, em £ 40 e alguns xelins.

Na Inglaterra, em Junho de 1919, venderam-se navios ao preço de £ 26 a 33 a tonelada acima indicada; posteriormente venderam-se ao preço de £ 26 a 27.

O referido Conselho acrescenta que lhe consta que a casa Norton adquiriu em Inglaterra, há pouco, navios de carga, acabados de construir, com cerca de 3:600 toneladas brutas, ao preço de £ 40 a tonelada.

O Sr. Botelho de Sousa, oficial de marinha, lente da Escola Naval, antigo parlamentar e ex-delegado técnico à Conferência da Paz, numa representação que dirigiu ao Parlamento sobre o destino a dar à frota mercante do Estado, calcula em £ 30 a tonelada bruta, o preço por que, facilmente, o Estado poderia vender a sua frota se se quisesse desfazer dela.

Convém não perder de vista que *tonelada bruta* e *tonelada deadweight* ou *tonelada de carga* não são uma e a mesma cousa. Veremos adiante que a *deadweight cargo*, nos navios de carga, é superior, mais ou menos, à *tonelada bruta*. Nos nossos cálculos damos à *deadweight cargo* o valor médio de 1,8 da *tonelada bruta*, para os navios que constituem a nossa frota mercante.

Cotejando, portanto, os preços acima indicados, ainda mesmo com a pequena correção que acabamos de exprimir, achamos que o valor de £ 30 por tonelada bruta corresponde a um valor real e possível na hora presente.

Por êle nos podemos, pois, regular sem receio de cair em exageros que poderiam desvirtuar as intenções do nosso trabalho.

Dando à tonelada bruta o valor de £ 30, e à libra o valor convencional de 8\$, valor estabelecido nas propostas do Governo e dos banqueiros, verificamos a entrega imediata de valores, em navios, que se representam por £ 4.532:730 ou, em moeda portuguesa, àquele câmbio convencional de 8\$, a libra, por 36:261 contos.

Admitindo um rebate de 5 por cento nesta quantia, para fazer face à depreciação dum ou doutro navio mais arruinado, mas contando, por outro lado, com o valor actual dos armazéns anexos, aprestos e pertences que o Estado se obriga a entregar e aos quais se atribui um valor de cerca de 1:500 contos, teremos achado, aproximadamente, 36:000 contos, como sendo o valor dos navios, tal qual como êles se encontram, bem como o dos armazéns e demais material que o Estado se propõe entregar à Sociedade.

O valor do material dos Transportes Marítimos, existente na metrópole e nas colónias, deve exceder bastante os 1:500 contos do nosso cálculo. Nesse excesso, e calculando *grosso-modo*, encontraremos uma compensação pelo facto de havermos incluído no nosso estudo um navio de vela, a barca *Flores*, cujo preço por tonelada é, necessariamente, inferior ao preço por tonelada dos navios a vapor.

Dando o mesmo valor, por tonelada bruta, aos navios que Portugal tem a receber como compensação dos que foram afundados, devido ao estado de guerra, no caso provável de se cumprirem as cláusulas do Tratado de Paz com a Alemanha, e aos que agrupamos em serviços especiais, em Portugal, chegaremos a qualquer cousa como navios representando £ 2.240:700 ou sejam, 17:925 contos àquele câmbio convencional.

A hipótese da exclusão do barco salva-vidas *Patrão Lopes*, ao serviço da marinha de guerra, não altera, sensivelmente, êste cálculo, visto tratar-se dum barco de pequena tonelagem, 467 toneladas brutas, que, por isso mesmo, entra neste estudo, sómente, com um valor de 102 contos.

Assim, resumindo, e em números redondos, vemos que a Sociedade recebe do Estado valores certos que se representam por 36:000 contos, e valores prováveis que se representam por 18:000 contos, ou sejam, certos e prováveis, 54:000 contos, 6.750:000 £ ao câmbio convencional de 8\$.

Vamos agora ver o que o Estado recebe em troca dos valores que entrega, em numerário ou em compensações de qualquer ordem, e a maneira como é estabelecido e garantido o contrato que se pretende fazer com a Sociedade exploradora dos seus navios.

Os banqueiros pelo aluguer da frota por 25 anos, ou seja pela posse plena dela, dão ao Estado 15:000

contos, moeda portuguesa, em obrigações da Sociedade, vencendo um juro de 6 por cento e amortizáveis até o fim do contrato.

Os banqueiros comprometem-se a ficar, desde já, com todas, ou parte, destas obrigações, se o Governo assim o quiser, estipulando, porém, que o preço e condições de compra serão oportunamente fixados, de comum acôrdo, entre as partes interessadas.

Não se comprometem a tomar o papel pelo seu valor nominal, isto é, pelos 15:000 contos que as respectivas obrigações representam. É, portanto, lícito concluir que essa compra venha a ser feita com margem de lucros para os banqueiros e, portanto, com prejuízo para o Estado, o que tanto equivale a dizer que a importância do aluguer será diminuída logo de início.

Segundo o disposto na proposta do Governo, *os navios a entregar à Sociedade devem estar em perfeito estado de navegabilidade, para o que se farão as devidas vistas, e se procedera a reparações por conta do Estado.*

Os banqueiros são mais claros e categóricos definindo bem que as vistorias devem ser feitas *com a assistência dos Loyds ou do Bureau Veritas, para efeitos da respectiva classificação, podendo a Companhia requerer que os mesmos navios, por essa ocasião, entrem na doca sêca para exame e beneficiação de fundo. Reconhecendo-se haver necessidade de, nos navios em questão, serem feitas quaisquer reparações, a Companhia, por conta do Estado, a elas mandará proceder imediatamente.*

Doca sêca, exames de fundo e reparações imediatas por conta do Estado.

Repare-se que não obstante se tratar de navios relativamente modernos e bem construídos, a verdade é que muitos deles foram sabotados; que nos últimos anos de guerra foram sujeitos a um regime intensíssimo de serviço e a viagens sem descanso; de navios, alguns dos quais têm andado alugados por várias mãos e por várias empresas, unicamente preocupadas em tirar deles o máximo proveito no menor tempo.

Repare-se que, por falta de estaleiros nacionais, essas reparações, êsses exames de fundo, tudo isso, emfim, realizando-se o contrato, teria de ser feito no estrangeiro e pago em ouro, hoje com o ágio conhecido e aos preços correntes lá de fora!

Digam-nos agora, em boa verdade, se o que viria a ficar dos 15:000 contos, moeda portuguesa, depois do acôrdo prévio com os banqueiros a que acima nos referimos, chegaria para todas as reparações que a Sociedade entendesse, por conveniente, mandar fazer por conta do Estado?

A Sociedade ficaria altamente interessada em que nos navios se fizesse o maior número e as mais custosas reparações. Por essa forma, seria para seu benefício o que deveria ser para o Estado.

Seria até favor o Estado, nada recebendo pela cedência dos barcos, não ser ainda debitado pelos consertos que se não comportassem nos 15:000 contos!

De qualquer maneira, a conclusão lógica e imediata a que se chega é de que o Estado, por êsse contrato, a fazer-se, iria ceder, gratuitamente, a sua frota!

Conseqüentemente o Estado perderia desde já 36:000 contos e 54:000 contos se viesse a receber a frota a que tem direito pelas condições do Tratado de Paz.

Assim é, dando aos navios o valor mínimo que eles têm, neste momento, e que o Estado poderia realizar se quisesse transferir a sua propriedade, ainda mesmo impondo determinadas condições de exploração e de uso, em proveito da economia do país e das colônias.

Se se levar em conta, porém, os lucros que o Estado poderia realizar com os seus barcos, se, porventura, os quisesse explorar no intuito de obter com eles as maiores receitas para o Tesouro, concluir-se há que o seu prejuízo é muito maior.

E assim se poderá ajuizar como é altamente desvantajosa a chamada operação dos banqueiros que estamos apreciando.

Vejam os que o Tesouro Público poderia receber nos próximos anos, se resolvesse, por exemplo, alugar os navios por viagens e por carga completa, forma de exploração rendosa e que não demanda grandes aptidões técnico-comerciais.

Informa o Conselho de Administração da Marinha Mercante Nacional que o preço de tonelada de carga, por mês, e por carga completa, preço corrente, no momento em que fazemos este estudo, está sendo feito na América, para fretamentos para a Europa, à razão de 177 xelms, e, na Inglaterra, à razão de 180 xelms.

Mais informa que o *Goa*, navio do Estado, em exploração pelos Transportes Marítimos, foi alugado à Companhia dos Nitratos, para fazer uma viagem ao Chile à razão de 192 xelms por tonelada de carga e por mês.

As despesas, como é óbvio, são por conta do proprietário do navio e não por conta de quem o toma por aluguel.

No caso do *Goa*, informa o Conselho de Administração da Marinha Mercante, que a despesa total, provável, a fazer com o dito vapor nessa viagem, pode computar-se à razão de 15\$ por tonelada *deadweight*, e por mês.

E desenvolve o seu cálculo, para chegar a essa conclusão, da maneira que segue e a qual transcrevemos na íntegra:

Aluguer do *Goa* para ir ao Chile carregar nitratos, viagem de noventa dias, com as seguintes escalas:

Nova York, Autofagasta, Valparaíso, Lisboa.

Dias navegando	50
Carvão por dia T.	35
Carvão consumido. T.	1:750
Carvão (quarenta dias parado). T.	400
Total de carvão consumido T.	2:150

Por tonelada: 80\$.

Carvão	172.000\$
Óleos lubrificantes.	18.000\$
Soldadas.	25.000\$
Ranchos	30.000\$
Soma	245.000\$
Despesas no Canal Panamá, ida e volta	25.000\$
Despesas nos portos	20.000\$
Soma.	290.000\$
Imprevistos	10.000\$
Total	300.000\$

300 contos de despesas com um navio que tem cêrca de 7:000 toneladas *deadweight* e durante três meses, dá,

realmente, uma despesa um pouco inferior a 15\$ por tonelada e por mês.

$$300.000\$: 7.000 \text{ T. dw.} = 42\$85(7)$$

por tonelada *deadweight* em três meses.

$$42\$85(7) : 3 = 14\$28(5)$$

por tonelada *deadweight* e por mês.

Temos, portanto, elementos para fazer um cálculo que não deixa de ser interessante.

Julgamos conveniente, para fixar ideas, e porque podemos ser lidos por quem possa ignorar a definição das várias espécies de toneladas usadas no comércio marítimo, fazer previamente essa definição, tendo especialmente em vista os navios, na maioria de carga, que compõem a nossa frota.

A *tonelada de deslocamento*—*déplacement tonnage*—É o peso do volume de água deslocada por um navio.

A *tonelada bruta*—*gross-tonnage*—É a capacidade total do navio, abrangendo todos os espaços fechados. É habitualmente expressa em pés cúbicos ingleses. Sabido é que 100 pés cúbicos são iguais a 2^{m3},83.

A tonelagem bruta regula, pouco mais ou menos, por 60 por cento de tonelagem de deslocamento.

A *tonelada líquida*—*net-tonnage*—É a capacidade do navio que se destina à exploração comercial, como porões para carga, camarotes e câmaras para passageiros, nos navios de passageiros, etc. É também expressa em pés cúbicos ingleses. A tonelagem líquida regula, pouco mais ou menos, por 60 por cento da tonelagem bruta nos navios de carga.

Evidentemente querendo exprimir-se a capacidade de carga de um navio, em metros cúbicos teremos de multiplicar a sua tonelagem líquida por 2,83 visto essa tonelagem ser habitualmente expressa em toneladas inglesas de 100 pés cúbicos, e cada 100 pés cúbicos corresponderem, como dissemos, a 2^{m3},83.

Exemplo:

Tomemos do quadro da proposta do Governo, o primeiro navio da frota do Estado, ao serviço do Governo Português, o *Coimbra*, que ali figura como tendo 2:512 toneladas, evidentemente toneladas brutas.

$$2:512 \text{ T. B.} \times 0,60 = 1:507 \text{ T. L.}$$

$$1:507 \text{ T. L.} \times 2,83 = 4,264^{\text{m}3} \text{ c. carga}$$

No mesmo quadro o referido navio apresenta-se como tendo uma capacidade de carga de 4:200 metros cúbicos, o que confirma a regra seguida.

A *tonelada deadweight*—*tonelada de carga a transportar*—(tonelada de 1:000 quilogramas) compreende-se que seja muito inferior à capacidade de carga de um navio, expressa em metros cúbicos, visto não ser possível aproveitar os porões de um navio arrumando, por cada metro cúbico, uma tonelada de carga.

Assim a tonelada de carga a transportar, *tonelada deadweight*, costuma, habitualmente, encontrar-se nos navios de carga, multiplicando a *tonelada líquida*, *net-tonnage*, pelo número 1,8.

Aplicando o caso ao navio que tomámos acima, para exemplo, acharemos como toneladas de carga a transportar por este navio, toneladas *deadweight*:

$$1:507 \text{ T. L.} \times 1,8 = 2:712 \text{ T. dw.}$$

De facto o número de toneladas de 1:000 quilogramas de carga que, em geral, um navio de carga pode transportar é superior, mais ou menos, ao número que exprime a sua tonelagem bruta.

Façamos, pois, os nossos cálculos:

O Estado dispõe, desde já, de navios com 151:091 toneladas brutas, aos quais devem corresponder, pelo menos, 163:177 toneladas para carga, *deadweight cargo*. Tomemos, porém, sómente, uma disponibilidade de 160.000 toneladas para carga.

Admitamos que a exploração da frota se fazia contando, em média, por cada navio, com um período inactivo de três meses por ano.

Um mês inactivo por cada três meses de serviço. A regra costuma ser quinze dias de descanso por dois meses de serviço, ou seja um mês para quatro.

Tomemos para preço médio de aluguer não os 177 xelins por que actualmente se alugam navios por mês e por tonelada *deadweight* na América; não os 180 xelins por que se alugam na Inglaterra, nem tam pouco os 192 xelins por que os Transportes Marítimos alugaram o *Goa*, por tonelada de carga e por mês para uma viagem a fazer ao Chile.

Fiquemos nós neste número arbitrário de 160 xelins, £ 8, por tonelada de carga e por mês.

Num ano, contando sómente com os nove meses de exploração da frota, encontraremos, de receita bruta

$$160:000 \text{ T.} \times £ 8 \times 9 \text{ m.} = £ 11.520:000$$

O Conselho de Administração da Marinha Mercante calcula, como vimos atrás, em 15\$ por mês, e por tonelada de carga, a despesa a fazer com o *Goa* na sua viagem à América do Sul. Admitamos, porém, que não são 15\$ mas que é quasi o dôbro, que são £ 2, que devemos descontar, por tonelada de carga e por mês, não sómente durante os nove meses produtivos que adiante consideramos, mas, na mesma proporção, durante todo o ano, o que é calcular despesas com todas as garantias possíveis de não errar, por excesso, nas receitas líquidas que se esperam.

Encontraremos, pois, a deduzir, como despesas de exploração:

$$160:000 \text{ T.} \times £ 2 \times 12 \text{ m.} = £ 3.840:000$$

ficando-nos, portanto, de lucros brutos num ano, a diferença, ou seja £ 7.680:000.

Tal quantia a um câmbio de 13\$ a libra, cotação abaixo da realidade no momento em que escrevemos, equivale a 99:840 contos.

Computando o valor da frota em 36:000 contos, devemos fazer sobre este valor as seguintes deduções, que uma administração cautelosa e previdente realizaria nestes anos de grandes lucros:

	Contos
Amortização do material.—10 por cento sobre o valor do mesmo.	3:600
Reparações.—10 por cento sobre o valor do material (o dôbro do que é corrente) . . .	3:600
Seguros.—10 por cento sobre o valor do material (quasi o dôbro do seguro marítimo em tempo de paz)	3:600
Aquisição de novas unidades.—Garantia de perpetuidade da frota, partindo do principio que esta tem uma duração provável de 25 anos, 36:000 contos por 25 anos	1:440
Extraordinários e imprevistos	1:600
	<hr/>
	13:840

A frota, portanto, assim explorada, daria, nestes primeiros anos, de lucros líquidos ao Estado, qualquer cousa como

86:000 contos por ano.

Quere dizer quasi seis vezes mais, num ano, do que os 15:000 contos, sujeitos a deduções, que os banqueiros prometem dar ao Estado pelo aluguer da sua frota durante 25 anos, e com garantias que na proposta dos banqueiros não existem. Estes 15:000 contos dados ao Estado em obrigações de 6 por cento, amortizáveis em 25 anos, representam para a Sociedade um encargo anual, durante esse período, de 1:174 contos, números redondos.

Certo é, pois, que os navios podiam render ao Estado, por ano, e nos primeiros tempos, 73 vezes mais.

Vejamos ao menos se o Estado recebe em compensações de outra ordem o que deixa de receber em dinheiro.

¿ Como vão ser applicados os navios da frota do Estado e em que condições segundo o regime da proposta que estamos analisando?

Diz a base 2.^a da proposta do Governo que a Sociedade terá como *objectivo essencial a exploração de carreiras marítimas e de modo que sirva devidamente e de preferênciã as colónias e as relações com o Brasil*.

Estamos em face dum dos maiores defeitos da proposta. Maior, talvez, do que entregar a frota de graça.

Ver-se há no decorrer deste estudo a importância que tem o comércio marítimo na economia de Portugal; a dependência em que temos vivido das marinhas mercantes dos outros países; o que representa na nossa balança económica o pagamento de milhares de contos em ouro por fretes que o estrangeiro nos faz; o quanto somos prejudicados por comércio que não podemos fazer, umas vezes por não podermos exportar as nossas mercadorias em concorrência, outras vezes porque as mercadorias que carecemos nos chegam às mãos sobrecarregadas com despesas de intermediários que bem poderíamos dispensar se possuíssemos uma frota; enfim números e factos que põem em foco a importância do problema, porventura o mais grave da hora presente em Portugal.

Pois, como se tudo isso nada fôsse, a applicação da frota às necessidades essenciais do país, por forma a substituir, nos limites do possível, as frotas estrangeiras nas nossas relações comerciais e segundo as correntes mais importantes e conhecidas do nosso comércio externo, é cousa de que se não fala duma maneira concreta e precisa na proposta do Governo.

O compromisso a tomar seria este: *servir devidamente e de preferênciã as colónias e as relações com o Brasil*.

¿ Mas o que é servir devidamente?

¿ Quem diz que as colónias estão devidamente servidas?

É o Governo?

São as Colónias?

É a Sociedade?

Sabe-se que a Companhia Nacional de Navegação fundir-se há na Sociedade com todos os seus barcos, armazéns, e demais móveis e imóveis, passando para a mesma Sociedade todos os serviços que a Companhia Nacional de Navegação explora ao presente.

A Companhia Nacional de Navegação dispõe de 50:000 toneladas; a Sociedade iria receber do Estado 150:000.

A Sociedade consagrando para a Africa em vez das 50:000 toneladas da frota da antiga Empresa Nacional de Navegação, 55:000 ou 60:000 toneladas da sua própria frota, teria, realmente, reforçado a antiga frota de Africa, dando-lhe mais 5:000 ou 10:000 toneladas, e teria também, a seu modo, *servido devidamente e de preferencia as colónias*, satisfazendo assim a essa obrigação contratual com o Estado.

Mais oito ou nove barcos para o grupo Soto Maior lançar a sua carreira para o Brasil e a Sociedade considerar-se-ia, igualmente, desobrigada dessa parte do seu contrato.

Ficaria então a Sociedade livre, absolutamente livre, para exercer a sua missão essencial: *exploração de carreiras marítimas*.

É livre com quanto? Com cerca de 80:000 toneladas, que é o que ficaria das suas 200:000, deduzindo 60:000, ou queremos mesmo admitir 70:000, para as colónias, e 50:000 para o grupo Soto Maior lançar o seu serviço transoceânico.

É curioso verificar que a tonelagem *livre* corresponderia assim, aproximadamente, à tonelagem que é actualmente explorada pela casa Furness, — navios portugueses ao serviço do Governo Inglês —, a qual é de 84:932 toneladas brutas.

É Portugal continuaria na dependência em que tem vivido dos países estrangeiros, emquanto a marinha mercante, impossibilitado de quebrar os grilhões da sua escravidão, vendo, porventura, os seus próprios barcos, bandeira ao vento, passar ao longe, sem tocar sequer no porto de Lisboa!...

A tanto se não obriga a Sociedade: a fazer do porto de Lisboa porto de escala obrigatória das carreiras regulares dos seus navios.

¡Fantasia!... Dir-se há!...

¿Mas para onde iriam então os nossos navios? Pode perguntar-se.

¡Não seria extraordinário que muitos deles ficassem onde estão, respondemos nós!...

Já hoje não é segredo que todos os contratos feitos com terceiros pela casa Torlades Limitada, que representa em Portugal a Furness Withy & C.^a, empresa exploradora dos navios que cedemos à Inglaterra, transitariam para a Sociedade, juntamente com a referida casa Torlades, representada pelo sócio Sr. Carlos Bleck, que seria um dos gerentes da referida Sociedade.

Nesses contratos, diz o acôrdo entre os banqueiros, se compreendem as convenções passadas com *entidades officiais*, cousa que, supomos nós, não diz respeito a *entidades officiais portuguesas*.

Não é pois absurda a hipótese que admitimos, e desde que não é absurda podemos e devemos considerá-la.

De resto atenda-se a que não há na proposta do Governo ao Parlamento, e muito menos na dos banqueiros ao Governo, qualquer disposição proibitiva ou restritiva do emprêgo da frota do Estado ou de parte dela, em quaisquer serviços estranhos ao país ou às colónias.

Uma sociedade portuguesa pode muito bem fazer com os seus vapores, cobertos com a nossa bandeira, o serviço de Constantinopla para Londres, sem que isso sirva directamente a economia do país.

Os navios duma grande parte da nossa frota, os que estão ao serviço do Governo Inglês, são portugueses e não servem, directamente, Portugal.

É precisamente o que amanhã pode acontecer no regime traduzido pela proposta que vimos apreciando.

Simplemente com esta diferença: até aqui foi o Estado que lucrou com o serviço de parte da sua frota feito aos aliados.

Receber por isso o Tesouro, até 26 de Novembro de 1912, £ 3.016:228. Para o futuro seria a Sociedade que

teria esses lucros, havendo recebido do Estado, de graça, os navios que os proporcionariam.

Pela duração do contrato que se pretende fazer, e pelos termos do mesmo, bem se poderia garantir a continuidade da aplicação duma parte da frota do Estado nos serviços em que ela tem estado até aqui, no estrangeiro, embora com a bandeira portuguesa, e por todo o tempo da duração dos navios.

Não seria a venda pura e simples dos barcos a estrangeiros, mas a mesma cousa sob uma forma mais suave.

É só assim se poderá explicar porque se não define, duma maneira precisa e concreta, que a frota do Estado será aplicada, única e exclusivamente, em serviços e carreiras de interesse nacional e colonial, embora prolongando essas carreiras, — que não deixariam de ter Lisboa como porto principal, — até aos portos do norte da Europa e do Mediterrâneo, como nós preconizamos, e como é realmente indispensável fazer-se.

Do que fica exposto concluímos, portanto, que ao Estado não é dada sufficiente garantia da aplicação da sua frota nos serviços que a nação e as colónias reclamam.

A questão de aplicação da frota é essencial e fundamental. Desinteressarmo-nos dela é desinteressarmo-nos do próprio problema. Dai a nossa demora, no exame da questão, sob esse aspecto.

A Sociedade formar-se-ia, de início, números redondos, com as 150.000 toneladas do Estado chamando a si, a seguir, as 50:000 toneladas da Companhia Nacional de Navegação, cuja entrada na Sociedade se considera assegurada.

O exame e as consequências desse facto são muito interessantes para que deixemos de os apreciar devidamente.

A porta por que entrava a Companhia Nacional de Navegação e a porta por que entrava o Estado merecem ser bem vistas e confrontadas.

Combinaram os banqueiros e financeiros, entre si, que a Sociedade procurasse adquirir todos os navios, pontões, depósitos, instalações, móveis e mais valores da actual Companhia Nacional de Navegação. Os navios seriam adquiridos precedendo vistoria, nas condições do artigo 4.^o da proposta feita ao Governo, e o preço de compra seria fixado sobre a base da cotação mundial da tonelada bruta.

O preço de aquisição dos demais valores da Companhia Nacional de Navegação determinar-se-ia precedendo avaliação por peritos competentes escolhidos, de comum acôrdo, entre as duas partes interessadas.

Parte do preço da compra, até a concorrência de 9:000 contos, seria paga em acções da nova Sociedade, inteiramente liberadas, e que seriam entregues pelo seu valor nominal.

Efectuada a operação, a nova Sociedade tomaria a si a exploração das carreiras e dos serviços que presentemente incumbem à Companhia Nacional de Navegação.

O artigo 4.^o da proposta apresentada ao Governo dizia, sobre o caso, que a compra de qualquer navio nunca poderia ser feita por preço superior ao das respectivas cotações mundiais. E que o bom estado, navegabilidade e valor das unidades a adquirir seriam comprovados por vistoria efectuada nos termos e pelas mesmas entidades indicadas no artigo 12.^o, podendo o número de delegados técnicos ser acrescido de mais um nomeado pela entidade vendedora.

O artigo 12.^o refere-se aos exames e vistorias a fazer aos navios cedidos pelo Estado, na ocasião da sua entrega à Sociedade, a que atrás já fizemos referência.

Vejam, pois, o que representam estas disposições.

Mapa comparativo das condições em que a frota do Estado e a frota da antiga Empresa, hoje Companhia Nacional de Navegação, se incorporariam na Sociedade:

Estado	
Entregaria desde já 151 091 toneladas brutas de material em bom uso, sendo possível que viesse a entregar, num futuro proximo, mais 71 690 toneladas brutas de material novo ou em bom uso.	
Navios tendo entre 5 e 10 anos	13
T. B.	
Minho	1 271
Viana	1 719
Coumbra	2 512
Lourenço Marques	6 355
St. Eanes	1 750
Granja	765
Gaza	4 705
Amarante	7 678
Gaia	1 758
Machico	6 184
Inhambane	5 878
Cunene	5 898
Fenche	3 566
	50 069
Navios tendo entre 10 e 15 anos	13
T. B.	
Lima	3 901
Pôrto Alexandre	2 699
Sado	1 408
India	5 990
S. Tiago	3 763
Mormugão	6 064
Congo	8 077
Santo Antão	4 196
Faro	4 041
Fernão Veloso	5 105
Esposendo	1 781
Figueira	2 168
Tras-os-Montes	8 965
	53 161
Navios tendo entre 15 e 20 anos	5
T. B.	
Quelimane	5 689
Mavo	2 179
Goa	5 005
S. Vicente	5 085
Pangim	1 885
	22 931
Navios tendo entre 20 e 25 anos	7
T. B.	
S. Jorge	3 601
Desertas	6 689
Pungue	1 377
Flores (vela)	1 980
Sines	2 823
Saizalim	2 047
Pôrto	6 636
	22 153
Navios com mais de 25 anos	2
T. B.	
Lagos	1 773
Nazaré	992
	2 765
Soma	10

Companhia Nacional de Navegação	
Entregaria 49 474 toneladas brutas de material bastante usado.	
Navios tendo entre 5 e 10 anos	1
T. B.	
Chinde	1 070
Navios tendo entre 10 e 15 anos	7
T. B.	
Mozambique	6 536
Luabo	1 435
Dondo	3 978
Ibo	835
Ambruz	858
Mafuca	1 116
África	5 515
	20 273
Navios tendo entre 15 e 20 anos	1
T. B.	
Mindelo	316
Navios tendo entre 20 e 25 anos	6
T. B.	
Portugal	3 998
Malange	3 574
Loanda	13 338
Bolama	985
Mossamedes	4 977
Beira	4 977
	21 844
Navios com mais de 25 anos	2
T. B.	
Zavre	3 297
Peninsular	2 744
	5 971
Soma	17

Resumos

Tonelagem dos navios que a Sociedade iria receber desde já, agrupada pelo tempo da sua existência e serviço, e com as percentagens, indicando esse mesmo tempo de existência e serviço, sobre a totalidade das entradas respectivamente, do Estado e da Companhia Nacional de Navegação:

	Estado	C. N. N.
Tonelagem tendo entre 5 ou 10 anos	50 069 33 %	1 070 2 %
Tonelagem tendo entre 10 e 15 anos	53 161 35 %	20 273 41 %
Tonelagem tendo entre 15 e 20 anos	22 943 16 %	316 1 %
Tonelagem tendo entre 20 e 25 anos	22 153 14 %	21 844 41 %
Tonelagem com mais de 25 anos	2 765 2 %	5 971 12 %
	151 091	19 474

A posição relativa de cada uma das partes é talvez mais flagante com o seguinte arranjo

	Estado	C. N. N.
Navios com menos de 20 anos	126 173 81 %	21 659 44 %
Navios com mais de 20 anos	24 918 16 %	27 815 56 %
	151 091	19 474

Estado

Os navios do Estado seriam entregues a Sociedade em perfeito estado de navegabilidade

Vistoria por delegados técnicos do Governo e da Sociedade, em numero igual, e com a assistência dos Lloyds

Havendo necessidade dos navios do Estado sofrerem quaisquer reparações, a Sociedade, por conta do Estado, a elas mandaria proceder imediatamente

Ao Estado pelo custo do aluguer de toda a frota por 25 anos, tempo normal de duração da mesma, ou seja a posse mediata de 151 091 toneladas em bom uso, e pela posse provavel de mais 71 690 toneladas novas, ou em bom uso, 15 000 contos, moeda portuguesa, nos quais se fariam ainda as precisas deduções, para proceder aos necessarios e devidos concertos

Admitindo a hipotesse quasi inverosimil dos 15 000 contos não sofrerem dedução alguma, e da Sociedade receber somente as primeiras 151 091 toneladas já disponiveis, teriamos a tonelada navio, dos navios do Estado, cedida à Sociedade a razão de 90\$, moeda portuguesa.

E então ver-se-ia

151 091 toneladas brutas de navios em bom uso e muitos deles quasi novos por 15 000 contos.

Ao Estado uma partilha de lucros verdadeiramente mesquinha dada a importância da frota que cede a Sociedade, lucros, que, admitindo a boa fé da Sociedade, se podem traduzir desde já, nos anos ricos, em 77 por cento para o Estado e 23 por cento para o Estado e, mais tarde, nos anos normais, em 81 por cento para a Sociedade, e 19 por cento para o Estado

Companhia Nacional de Navegação

Os navios da Companhia seriam entregues como quer que estivessem.

Vistorias para se apreciar o seu estado de navegabilidade a fim de se fixar o seu valor, nos termos e pelas entidades indicadas para os navios do Estado, podendo o numero de delegados técnicos ser acrescido de mais um nomeado pela entidade vendedora ou seja pela Companhia

Excluída a hipótese de se fazerem quaisquer reparações. Essas, a fazerem-se, se lo iam, como é obvio, por conta da Sociedade

À Companhia Nacional de Navegação pelas suas 49 474 toneladas, alias com bastante uso, a garantia de que o preço da compra seria fixado sobre a base da cotação mundial da tonelada bruta

Preço portanto a fixar em libras e sem embargo das flutuações cambiais com a moeda portuguesa.

Admitindo o preço de £ 30 por tonelada navio, que tomamos como sendo a cotação média mundial da tonelada bruta, de resto, abaixo da realidade, e o valor 13\$ por libra, também muito abaixo da realidade, teriamos a tonelada navio, dos navios da Companhia, cedida a Sociedade, a razão de 390\$, moeda portuguesa, ou seja de 4 vezes mais porque a Sociedade teria custado a tonelada navio dos navios do Estado.

49 474 toneladas brutas de navios na maioria bastante usados e cansados, por 19 294 contos, com mais o prêmio a quo a seguir se faz referência.

À Companhia a garantia de que a compra da sua frota e dos seus moveis e imoveis, até a concorrência de 9 000 contos (capital social da Companhia Nacional de Navegação) se faria pagando com acções da nova Sociedade, por estamento liberada, e dando a estas o seu valor nominal. Por outras palavras, e sabido que estas acções seriam para entregar aos accionistas da Companhia Nacional de Navegação em troca das acções desta Companhia; e sabido que as acções da mesma Companhia estão na praça por um preço vizinho do triplo do seu valor nominal, conclue-se que se contou, como certo, que as acções da nova Sociedade, uma vez lançadas na praça, também fossem cotadas por um valor que attingisse o triplo do seu valor nominal, o que tanto equivale a dizer que a Companhia Nacional de Navegação teria na operação um belo prêmio de cerca de 18 000 contos, fora o mais, podendo assim fazer face às maiores emergências. Veremos pela continuação deste trabalho a logica destes factos e destes números.

Pelo confronto que fizemos resalta, como evidente, que um dos fins desta grande operação, em projecto, é beneficiar a Companhia Nacional de Navegação da emergência em que se encontra.

O seu papel está na praça por um valor que atinge quasi o triplo do seu valor nominal, em parte, por causa do dividendo que distribuiu no último ano, e, em parte, pelo facto de se ter admitido, como certo, que se faria o chamado negocio dos navios do Estado, nos termos que vimos apreciando.

A Companhia devia ter reservado em fundos de garantia e em fundos de reconstituição da sua frota, o muito que ganhou no último ano de 1918-1919. Não devia ter distribuido para dividendo senão o que fôsse essencial, evitando que o seu papel chegasse, por virtude do dividendo distribuido, à cotação que chegou sem ter as necessarias reservas.

Hoje não tem, talvez, frota para lhe ganhar dividendo para um capital que é realmente o triplo do que se representa no seu balanço, e daí uma posição delicada e que reclama especial prudência.

Esta operação serviu para com ela ganharem centenas de contos, ou mais, os seus intervencionistas e os conhecidos portadores das suas acções que as tinham obtido pelo seu valor nominal e que as puderam negociar pelo triplo.

E agora seria o Estado, com sacrifício dos seus mais altos interesses, que iria amparar um edificio cujos alcerces não são tam sólidos como poderiam ser, garantindo e tornando possível a estabilização duma posição de equilibrio instável que espera a frota do Estado, recebida de graça, para se tornar estável.

Feitas ao de leve estas observações, continuemos a nossa análise.

Sabe-se, pelo acôrdo dos banqueiros, que uma vez dissolvida a Companhia Nacional de Navegação a nova Sociedade tomaria a si a exploração das carreiras e os serviços que presentemente incumbem à referida Companhia.

Uma das consequências deste facto seria a nova Sociedade ficar, de início, com uma grande parte da sua frota, completamente livre de quaesquer compromissos com o Estado na sua applicação.

A frota da antiga Empresa Nacional ficaria disponível para ser lançada para onde fôsse preciso, inclusivé para ser posta ao serviço do comércio e dos países estrangeiros.

Ora desde que isso seja possível, desde que essa hipótese não é absurda, há todo o direito em a discutir.

E assim nós preguntamos se alguém tem o direito de dispor dessa frota para serviços que não sejam, única e exclusivamente, do interesse do país e das colónias, uma frota que é toda ela, do mais velho ao mais novo dos seus navios, um produto da nossa actividade colonial e cuja existência foi tornada possível, graças a toda a espécie de favores, pautais e de bandeira, feitos à custa dos interesses coloniais, e sem outra compensação que não tivesse sido a de, por esse meio, podermos dispor, como portugueses, desses barcos que também são portugueses e como tal um pedaço da nossa terra?

Não há o direito de o fazer.

O direito dos seus donos não pode ir até a ponto de arrancar essa fracção da frota nacional à economia do país e das colónias.

E todavia isso pode vir a dar-se.

Nada há, nas propostas que vimos examinando, que o proíba ou que tenda a evitá-lo.

A Sociedade faz ao Estado, sobre as suas tarifas do fretes e preços de passagens, um abatimento de 10 por cento e dá-lhe preferência na sua carga e passageiros.

Repare-se, porém, que, pela redacção da base 11.^a da proposta do Govêrno, essa redução e essa preferência, já de si de pequena monta, quasi rídículas, afinal, para um cliente como é o Estado, só são feitas nos navios que o Estado tenha cedido à Sociedade e não sobre os outros navios que sejam sua propriedade.

Quere dizci que amanhã, pela passagem dos navios da Companhia Nacional de Navegação, para a Sociedade, o Govêrno, que hoje tem regalias análogas nos navios da Companhia, deixará de ter tais regalias nesses navios.

Os navios da Sociedade, sem excepção, pelo que se define na base 5.^a, gozarão de todas as facilidades e regalias que ao presente gozavam os da Companhia Nacional de Navegação e os dos Transportes Marítimos; e no que respecta à exploração dos transportes marítimos, será a Sociedade isenta do pagamento de qualquer imposto ou contribuição, com excepção da predial e por todo o tempo da vigência do contrato com o Estado.

Vê-se, assim, a prodigalidade com que se pretende dar à Sociedade regalias e favores sem quaesquer compensações para o Estado.

A Sociedade quere para si os favores e regalias de que goza a Companhia Nacional de Navegação, mas não quere dar ao Estado as compensações que esta Companhia, de longa data, dá ao Estado em troca desses favores.

As preferências ao Estado seriam tam sómente nos navios que o Estado fornecesse, assim como o bônus de 10 por cento nas tarifas e preços de passagens.

A Sociedade compromete-se a que os fretes a estabelecer nas carreiras entre a metrópole e as colónias, e vice-versa, serão sempre, para cada classe e produto, não superiores aos preços mínimos constantes das tarifas utilizadas pelas companhias que façam regularmente os mesmos serviços.

Tomemos um exemplo: serviços entre a Africa Ocidental e a metrópole e entre os portos de Loanda e Lisboa.

Os preços de passagens e fretes não serão superiores aos preços mínimos constantes das tarifas utilizadas ... etc., dizem os banqueiros.

É sabido que entre os portos da Africa Ocidental e a metrópole não há, nem pode haver, concorrência entre companhias portuguesas e estrangeiras. A qualquer navio estrangeiro é simplesmente prohibido carregar produtos de Angola para Lisboa.

O respectivo tráfego, como o da pequena cabotagem, colonial e nacional, está reservado para a nossa bandeira.

Diga-se, de passagem, que isso tem contribuído bastante para tolher o natural desenvolvimento de Angola, sem vantagens compensadoras para a metrópole.

A bandeira nacional, a despeito dessa protecção, elevada ao mais alto grau, e dos diferenciais e favores de pauta de que goza, não se tem desenvolvido. Prova isso que o regime que adoptamos não é o que convém para atingir o fim em vista.

E Angola, que nós queremos que seja um elemento, cada vez mais importante, da vida nacional, mercê do seu progresso e natural desenvolvimento, não podendo, como não pode, utilizar-se de quaesquer vapores, nacionais ou estrangeiros, para carregar as suas matérias primas para Portugal, mas podendo fazê-lo para quaesquer países estrangeiros, é assim, afastada, por nós mesmos, e pela nossa má orientação, do convívio comercial da metrópole.

Angola não podendo exportar para Portugal em vapores estrangeiros exporta ou exportará para o estrangeiro encontrando na melhoria dos preços de venda das suas matérias primas e, por vezes, nos de compra dos produtos manufacturados de que carece, uma compensação, sufficientemente remuneradora, para suportar os diferenciais da pauta.

A exagerada protecção à bandeira nacional, não se tendo estabelecido a concorrência entre empresas portuguesas, não serviu à antiga Empresa Nacional de Navegação para aumentar a sua frota ou a sua esfera de acção, criando novos serviços e estabelecendo novas carreiras, como tanto seria para desejar.

Serviu, ainda últimamente, para a Companhia Nacional de Navegação, herdeira da Empresa, tendo falta de novas unidades para continuar explorando os seus serviços normais, e carecendo alguns dos seus navios de consertos importantes e até de profundas reparações, poder distribuir dividendos que tornaram possíveis operações de alta finança que muito beneficiaram os seus intervencionistas, mas que em nada interessaram a economia do país e das colónias.

Esqueceu-se a Companhia Nacional de Navegação de que deveria começar a sua vida marcando o seu lugar ao sol, tomando posições, nesta hora decisiva de profunda remodelação económica do glóbo, e afirmar-se como sendo a grande companhia de navegação dum grande país colonial, com possessões e interesses em todas as partes do mundo.

E assim os grandes lucros que a guerra lhe proporcionou, longe de serem applicados, como foram, deveriam ter sido, a nosso ver, reservados, em grande parte, para a reconstituição da sua frota e para se habilitar no *après la guerre* a novas fórmulas de vida e de trabalho, e a novos processos que de há muito são reclamados pelo país e pelas colónias.

Esqueceu-se disso a Companhia Nacional de Navegação.

Pois muito bem... o Estado dispõe hoje, êle mesmo, de navios com 150:000 toneladas que constituem o mais valioso espólio com que saíu da guerra, e, porventura, a realidade compensadora mais visível e palpável dos seus esforços prestados em Africa e na Flandres.

Aparece uma proposta para a sua applicação. E quando toda a gente supunha que êsses e outros defeitos lapidares da nossa administração iam ser corrigidos, vemos que se pretende, nem mais nem menos, do que reeditar os mesmos erros e faltas do sempre, causadores, por excelência, do atrofiamto da nossa vida económica, e que, mais do que nenhuns outros, hão-de contribuir para a perda do nosso vasto domínio colonial.

Eis o caso.

Como matéria de tarifas, a proposta do Governo nada diz. A Sociedade, na sua proposta ao Governo, promette-nos o mesmo regime da antiga Empresa, hoje Companhia Nacional de Navegação.

Vedado o comércio das nossas colónias da África Occidental com a metrópole, à bandeira estrangeira, e sendo a Companhia Nacional de Navegação a única companhia que para ali tem carreiras regulares, a promessa da Sociedade limita-se a não ter tarifas superiores às da Companhia Nacional de Navegação, a pouco mais de nada. Mas essa mesma promessa é também illusória... sabido que a Companhia Nacional de Navegação, se a Sociedade vier a receber os barcos do Estado, se fundirá com ela, e que os seus navios, por essa forma, virão a ser os únicos em campo.

É caso para se dizer:

Pobre Angola! Pobres colónias!

Estas são as *garantias* que a Sociedade oferece pela sua proposta, ao comércio, à indústria e à agricultura do país e das colónias.

Em face do que seria razoável esperar e em face daquilo a que o comércio, a indústria e a agricultura do país tinham direito da frota mercante do Estado, estivesse ela em que mãos estivesse, fôsse vendida, alugada, dada, ou nela continuasse o Estado a mandar, sózinho ou com mais associados, é pouco, ou, para melhor dizer, não é cousa alguma.

E pois nulo e quasi desprezível o que a Sociedade oferece ao Estado, no seu interesse especial como carregador, e no seu interesse geral, como protector do comércio, da indústria e da agricultura do país e das colónias.

Uma das disposições interessantes da proposta dos banqueiros é aquella que diz *que as quantias a haver por virtude de qualquer sinistro, que occasiona, inclusivamente, a perda total do navio, serão directamente cobradas pela Companhia, e por ela applicadas na beneficiação, reparação ou compra de novas unidades.*

É uma disposição que tem a vantagem de ser clara, terminante e categórica, e que foi certamente inspirada por quem estava bem ao par das questões que se suscitaram, durante a guerra, entre Portugal (Transportes Marítimos) e a casa Furness, exploradora dos navios que cedemos à Inglaterra, a propósito dos *salvados* dos navios sinistrados, por efeitos do mar ou por efeitos da guerra, e que não foram totalmente afundados ou perdidos.

No caso da perda total do navio, sabia-se, pelo contrato de cedência dos navios à Inglaterra, que a importância do seguro, £ 20 por tonelada, era para Portugal.

No caso da perda parcial a Furness sustentou sempre o seu direito a todos os salvados, como se fôsse ela, e não fôsse Portugal, a dona dos navios.

E o certo é que depois de várias peripécias, a que não foi estranho o direito do mais forte, foram para a Furness, salvados, por vezes de notável importância, e que, no momento do sinistro, tinham um valor que não estava em harmonia com a importância em que os navios estavam seguros, dado o alto preço que atingiu a tonelada navio, e o facto de, pelo dito contrato com a Furness, se ter fixado o valor de £ 20, por tonelada, como valor de seguro.

Agora no contrato com a Sociedade tudo ficaria bem esclarecido.

Quaisquer que fôsem as quantias a receber por motivo de sinistro, seriam para ela, Sociedade, fôsse o sinistro parcial ou total; portanto, para ela também, e por maioria de razão, os salvados provenientes desses sinistros.

Vemos por estas disposições que a Sociedade, pelo contrato que se propunha fazer com o Estado, se considerava, de facto, a verdadeira proprietária dos barcos.

Um tal contrato representaria para ela uma venda pura e simples e tanto assim que, pelos navios perdidos, a importância do seguro iria para ela Sociedade e não para o Estado.

Segundo o seu ponto de vista, quem perderia, única e simplesmente, com o sinistro de qualquer navio da frota do Estado, seria ela, e, portanto, para ela deveria ir a totalidade do seguro compensador dessa perda.

Esta disposição tem também outros aspectos curiosos.

Se o Estado tivesse, em qualquer tempo, a veleidade de querer tirar os navios à Sociedade, esta, metendo-os no fundo, ou deixando-os ir para o fundo, se quisermos empregar termos mais suaves, evitaria esse risco, e, ao mesmo tempo, poderia melhorar as condições dos navios que estivessem isentos de obrigações com o Estado, por outras palavras, dos navios que não tivessem sido recebidos do Estado.

A tanto se pode chegar pelo conteúdo da sua proposta, onde se lê que a Sociedade applicará as importâncias dos seguros na *beneficiação, reparação ou compra de novas unidades.*

Assim, não se estabelecendo, de forma clara, que essas beneficiações ou reparações devem aproveitar sómente os navios do Estado, mas sim os da Sociedade, em geral, lógico é admitir que ela desse preferência nas beneficiações e reparações a fazer, mesmo com esse dinheiro, aos navios que tivesse recebido doutras proveniências, e que, na Sociedade, estivessem fora das obrigações do contrato com o Estado.

Por outro lado, juntando ao valor dos seguros recebidos pelos navios do Estado sinistrados, algo dos seus lucros ou disponibilidades para novas aquisições, e fazendo-se essas aquisições, teríamos a Sociedade dona de novas unidades, que não tendo sido, por ela, alugadas ao Estado, ficariam, *ipso facto*, fora da acção do mesmo.

É lógico que considerasse suas, essas unidades, visto a ela pertencerem, segundo os termos da sua proposta, *todas as importâncias a haver por virtude de qualquer sinistro.*

Se lhe pertenciam as importâncias pertencer-lhe-ia o que com elas adquirisse.

Daqui até a conclusão da Sociedade ter especial interesse em que a frota do Estado, em certos casos, fôsse para o fundo... a distância não é longa.

Pela base 3.^a da proposta do Governo, matéria igualmente expressa na dos banqueiros, *a Sociedade ficará com poderes para recorrer a outras entidades portuguesas de indiscutível crédito e reconhecida competência técnica para a exploração de quaisquer carreiras por forma que não sejam diminuídas as vantagens que para o Estado resultem das bases da referida proposta.*

Diz-se que isto visa a tornar possível o acôrdo estabelecido entre a Sociedade e o chamado grupo Soto Maior para este lançar a sua carreira para o Brasil.

Este grupo receberia da Sociedade nove navios dos do Estado, para esse fim, e ficaria com independência para explorar essa carreira e serviços anexos.

A primeira vista trata-se da cousa mais simples deste mundo.

Repare-se, porém, que esta disposição visa a criar em Portugal um Estado dentro do próprio Estado.

Em matéria de navegação, a Sociedade ficaria com poderes soberanos e quem quisesse em Portugal exercer essa indústria seria com ela que teria de se entender e não com o Governo.

Teríamos assim criado o monopólio dos transportes marítimos, com todos os riscos duma tal instituição, e sem nenhuma das vantagens compensadoras que seria lícito supor que o Estado tivesse.

Se a Sociedade reconhece, desde já, que terá de recorrer a entidades especiais para explorar determinados serviços e determinadas carreiras, e com elas terá de negociar esses serviços e essas carreiras, a fazer com os navios do Estado, ¿ porque não há-de o próprio Estado, êle mesmo, e sem intermediários, negociar directamente com quem vai trabalhar com os seus navios e lançar os serviços e carreiras que a economia do país aconselha?

Não vemos que vantagens possam vir para o Estado desta disposição da proposta do Governo.

Por ela vemos tam sómente uma abdicação que se nos afigura deprimente.

¿ No caso especial da carreira do Brasil não sabemos porque razão o chamado grupo Soto Maior há-de negociar com a Sociedade a cedência de certos navios para com êles fazer a carreira do Brasil, e não há-de negociar, essa cedência, directamente com o Governo?

Não somos capazes de descobrir disposições semelhantes em contratos análogos feitos com o Estado.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem grandes poderes, mas não tem, nem nunca teve, o de contratar com outras companhias o estabelecimento e a exploração de certas linhas. E isto sendo seu, como é, todo o respectivo material, fixo e volante, com que essa exploração se poderia levar a efeito.

Passou há tempo a linha de Cascais para a Sociedade do Estoril, mas fê-lo com uma autorização especial do Governo, expressa por um decreto com força de lei.

Há dezenas de anos que temos serviços regulares de navegação para o nosso ultramar, com carreiras, umas vezes subsidiadas outras não; que temos contratos com várias companhias para levar a efeito essas carreiras e

esses serviços; e ninguém, jamais, se lembrou de armar essas companhias com a faculdade de passar, para quem quer que seja, os seus contratos e as suas obrigações tomadas para com o Estado.

¿ De resto quem é competente em Portugal para reconhecer que determinada entidade, que pode amanhã ter nas suas mãos, por delegação da Sociedade, o nosso comércio marítimo com todas ou parte das nossas colónias, *é uma entidade reconhecidamente portuguesa e de indiscutível crédito e reconhecida competência técnica?*

¿ É a Sociedade que fica com esse poder?

¿ Vai então tam longe a abdicação do Estado?

Emquanto a nós, o direito do Estado contratar serviços desta natureza é um dos seus direitos de soberania que não pode nem deve ser diminuído.

Tratando-se então de serviços que virão a ser feitos com navios do Estado, a faculdade de subestabelecer, já de si grave, não nos parece que tenha explicação.

Pelo disposto na mesma base, a Sociedade poderá vir a exercer, directamente ou por intermédio doutras formações suas dependentes, todos os ramos de comércio e indústria pertinentes ao seu objectivo principal ou que lhe interessem ou com êle tenham correlação de qualquer espécie.

A Sociedade armada com tais poderes poderá vir a ser tudo quanto quiser em Portugal e nas colónias.

¿ Quais são os ramos de comércio e indústria que não têm uma correlação, de qualquer espécie, com a indústria dos transportes marítimos?

A Sociedade poderá vir a exercer os ramos de comércio e indústria que entender.

Num regime de concorrência o caso teria somenos importância.

Não nos assustaria tam pouco esta disposição se as faculdades atribuídas à Sociedade, para empregar as suas energias e os seus capitais, em quaisquer ramos de comércio e indústria, diferentes daquele que constitui o seu objectivo principal, fôsssem dependentes da aprovação do Governo, que assim poderia acautelar direitos de outrem, porventura legítimos, e que, em qualquer tempo, poderiam vir a ser atingidos por tam latas atribuições.

Ligada a tam amplas faculdades e atribuições deve andar sempre a idea de que esta Sociedade pretende estabelecer-se, de facto, com o monopólio da navegação para as nossas colónias.

Portanto, amanhã, se quiser fazer, por sua conta e em grande, o comércio colonial, porventura entendida com um grande banco colonial, e, como comerciante, quiser comprar e vender produtos em concorrência com os outros comerciantes, ela, que se deveria limitar a servir o comércio, sem quaisquer preferências, ficará numa posição tal, em relação a todos os outros concorrentes, nesse seu novo ramo de actividade, que só poderão viver e prosperar nas colónias o comércio e os comerciantes que ela quiser.

Ficamos com a impressão de que se pretende ressuscitar, nos nossos dias, uma das antigas Companhias das Índias ou do Brasil, com o respectivo monopólio do comércio e da navegação e demais faculdades e poderes anexos!...

Temos apreciado, com todo o desenvolvimento, os termos do contrato que o grupo de banqueiros, que pretende explorar a nossa frota mercante, deseja fazer com o Estado.

Vamos, agora, com os elementos de estudo que atrás se expuseram, surpreender a futura Sociedade no final duma das suas mais próximas gerências anuais, fazendo de conta que o contrato se tinha feito como elles pretendem que se faça.

Admitamos, como é lógico, que a Companhia Nacional de Navegação, logo que a Sociedade tivesse a garantia de que os navios do Estado lhe seriam entregues, se incorporava nela e nos termos conhecidos.

Teríamos, pois, a Sociedade dispondo, de início, e num futuro próximo, de 200:000 toneladas brutas, números redondos, frota verdadeiramente considerável em qualquer país do globo que se considere.

A exploração desta tonelagem iria fazer-se, em resumo, nas seguintes condições:

a) Sendo a referida tonelagem expressa em navios, mercê do *apport* da frota do Estado, na maioria, com menos de 15 anos:

	Navios	Toneladas brutas
Com menos de 15 anos.	34	124:573
Com mais de 15 anos.	23	75:992
	<u>57</u>	<u>200:565</u>

b) Com a possibilidade da Sociedade vir a receber sem quaisquer encargos, e dentro dalguns anos, uma tonelagem, suplementar, superior a 70:000 toneladas brutas;

c) Com navios, a maior parte dos quais reparados e concertados, por conta do Estado, por ocasião da sua entrega à Sociedade, e que a Sociedade teria de restituir, os que existissem, no fim do contrato, como quer que estivessem, e sem serem reparados nem concertados. Convém recordar que as vistorias dos Lloyds e do Bureau Veritas só teriam lugar por ocasião da entrega dos navios à Sociedade. Não se fariam por ocasião da sua restituição ao Estado;

d) Com a posse assegurada e garantida, dos navios do Estado, durante 25 anos;

e) Com o direito de opção, no caso de venda, para o que restasse da frota do Estado, findo que fôsse esse período de 25 anos;

f) Com despesas de seguro muito inferiores, para a tonelagem cedida pelo Estado (£ 20 por tonelada bruta), às despesas correntes, e às despesas que teria de fazer com os outros navios da sua frota, ou seja às despesas normais no comércio marítimo;

g) Com a garantia de que as importâncias a receber das companhias de seguros, pelos navios, porventura sinistrados, da frota cedida pelo Estado, seriam para ela Sociedade e não para o Estado, sendo para ela, também, os respectivos salvados qualquer que fôsse o seu valor, como nos casos debatidos entre a Furness e o Estado;

h) Com a garantia, em caso de guerra, da utilização da frota e da sua exploração, mas sem sobre ella, Sociedade, pesarem, única e exclusivamente, os encargos do seguro de guerra, pois, quanto a estes seguros, *quando fôr mester considerá-los, entre o Governo e a Companhia, se acordará na forma de pagamento dos respectivos prémios e seu custeio;*

i) Com a isenção do pagamento de contribuição industrial, e de qualquer outra contribuição directa, excepto a

predial, durante todo o tempo da vigência do contrato com o Estado e pelo que respeita à exploração dos transportes marítimos;

j) Em serviços e carreiras, na maior parte, bem conhecidas pelo pessoal técnico da Sociedade, técnico-comercial e técnico-marítimo;

k) Com equipagens afeitas aos referidos navios e com boa prática e conhecimento dos mesmos;

l) Com os mais fartos e elevados favores pautais e uma grande protecção de bandeira, designadamente para as carreiras coloniais, como em país algum se concedem;

m) Com a garantia dum verdadeiro monopólio para as carreiras e serviços de Angola e colónias da África Occidental;

n) Entre colónias e países em pleno crescimento e desenvolvimento como Angola, Moçambique, Brasil, América etc.;

o) Sem quaisquer encargos de tarifas, e sem a obrigação de as sujeitar, sequer, ao conhecimento dos Governos da metrópole ou das colónias, fôsem elas quais fôsem;

p) Com todas as facilidades nos serviços de navegação e nos portos, dadas pelo Governo, com preferência sobre qualquer outra empresa ou companhia e para todos os seus navios;

q) Com a garantia do exclusivo dos fretes e da carga do Estado, da metrópole e das colónias;

r) Com a liberdade de poder aplicar ao Estado o mesmo regime de preços de passagens e tarifas que poderia aplicar a qualquer outro cliente, salva uma pequena redução de 10 por cento sómente nos navios que dêle tivesse recebido;

s) Com o pulso livre para lançar uma grande parte, porventura a maior parte, da sua frota, nas carreiras que quisesse e como quisesse;

t) Com a faculdade de exercer todos e quaisquer ramos de comércio ou indústria na metrópole e nas colónias;

u) Tendo o apoio das mais sólidas organizações bancárias do país, directamente interessadas na Sociedade;

v) Com a faculdade, de poder, em qualquer tempo, passar ou traspasar quaisquer serviços ou carreiras, ou de levar a efeito, por formações ou entidades suas dependentes, o comércio ou a indústria que quisesse;

x) Sem os encargos correntes, em qualquer empresa semelhante, como veremos a seguir, provenientes da necessidade de reservar, anualmente, dos lucros líquidos, fortes somas para fazer a aquisição de novas unidades;

y) Sem os encargos anuais da amortização do capital representado por $\frac{3}{4}$ partes da sua frota, como adiante veremos também, ou seja do capital representado pelos navios recebidos do Estado, amortização que numa Sociedade bem organizada se deveria fazer tomando em conta o tempo de duração provável da frota;

z) E, finalmente, num país de Governos fracos, pouco estáveis, e sempre receosos de pressões e reclamações

diplomáticas, o que certamente não passaria despercebido a tam forte Sociedade, ramificada tam largamente, e com interesses tam variados como dispersos.

Estes seriam os seus valores do activo.

Os encargos da Sociedade correspondentes a uma tam forte tonelagem e a tam vantajosas condições de exploração seriam os provenientes do seu capital e das obrigações a emitir, no valor nominal de 15:000 contos, para pagar o aluguer dos navios.

Admitindo a hipótese, quasi inverosímil, de que êsses 15:000 contos viessem a ser pagos real o integralmente ao Estado, isso representaria, como atrás vimos, um encargo anual, para a Sociedade, de 1:174 contos, juros e amortização do empréstimo.

Só o que a Sociedade economizava, sem qualquer risco ou prejuízo, como vimos atrás, antes com vantagem, no facto de segurar os navios que tinha recebido do Estado à razão de £ 20 a tonelada, em vez de os segurar ao valor corrente da tonelada navio, circunstância que a colocava numa posição vantajosa em relação à doutras emprêsas similares, só nisso, dizíamos, a Sociedade quasi encontrava com que pagar ao Estado pelo aluguer da sua frota, se alguma cousa tivesse de pagar depois de todas as deducções que viriam a ter os 15:000 contos, custo do referido aluguer.

Prémio anual do seguro, feito à razão de 5 %/o, dos navios cedidos pelo Estado, se estes fôsem seguros pela Sociedade pelo valor corrente de £ 30 por tonelada bruta:	Libras
---	--------

150 000 T. B. \times £ 30 = £ 4 500 000	
5 %/o sobre £ 4.500:000	225:000

Prémio anual de seguro dos mesmos navios à mesma taxa, o pelo valor previsto na proposta, de £ 20 por tonelada bruta:

150 000 T. B. \times £ 20 = £ 3 000 000	
5 %/o sobre £ 3.000:000	150:000

Diminuição anual de despesa para a Sociedade	75:000
--	--------

Esta diminuição de despesa representa ao câmbio convencional de 13/8 a libra, cotação muito inferior à cotação da libra, no momento em que escrevemos, um benefício para a Sociedade de 975 contos anuais.

¿Aonde se chegaria se tentássemos representar em dinheiro alguns dos muitos favores, que dinheiro são e que dinheiro valem, que a Sociedade iria receber do Estado, como vimos atrás, como isenção de contribuições e impostos, e sem quaisquer compensações para o Tesouro Público ou para o país?

Podemos pois considerar o pequeno encargo que, porventura, resultasse dêsse empréstimo como um dos encargos gerais de administração e exploração da Sociedade, e, como tal, dispensarmo-nos de o deduzir na nossa conta final de lucros.

Vemos assim que a Sociedade iria iniciar as suas carreiras e serviços marítimos nas melhores condições que seria possível imaginar com um capital de 40:500 contos e uma frota de 200:000 toneladas, das quais, 150:000, teriam entrado para a Sociedade de graça, ou quasi.

Disporia a Sociedade de um largo capital completamente livre, logo de início, por forma a se poder lançar noutras indústrias, ao mesmo tempo que exercia o seu principal mester, transportes marítimos.

Estas circunstâncias, reúnidas, fariam valorizar tanto as suas acções que estas, sem favor, a menor cotação que poderiam ter, de comêço, seria qualquer cousa, como o triplo do seu valor nominal.

Dos 40:500 contos do seu capital, não tinha a Sociedade que dispor nem de 1/8, para a compra do material que lhe vinha do Estado.

Supondo que a Sociedade tinha de adquirir êsse material para com ele ir iniciar os serviços e carreiras que pretende, e, que, ao mesmo tempo, desejava ficar com as disponibilidades de dinheiro com que agora fica, seria obrigada a elevar o seu capital, de início, a um mínimo de 76:500 contos; quasi ao dôbro.

É sabido que hoje o comércio e a indústria dos transportes marítimos e as indústrias que mais directamente se lhes ligam são das mais rendosas de todo o mundo.

Admitindo que uma companhia formada nestas condições, daria, no primeiro ano da sua exploração, 10 por cento de dividendo, teríamos, como tal, a distribuir 7:650 contos.

Repare-se que, admitir que uma companhia de navegação explorando os transportes marítimos e indústrias anexas, nas condições da Sociedade, viesse a dar sómente 10 por cento de dividendo, nestes primeiros tempos, é admitir quasi o absurdo.

Mas seja, assim para solidez das nossas conclusões.

Ora distribuir 7:650 contos de dividendo, no caso Sociedade, por um capital que não seria de 76:500 contos, mas sim de 40:500 contos, é distribuir um dividendo superior a 18 por cento.

Por outras palavras é levar o respectivo papel ao triplo do par.

Vejamos, porém, o problema por outro aspecto, tirando a prova real aos nossos cálculos.

A Companhia Nacional de Navegação, explorando as suas 50:000 toneladas no ano findo, em muito piores condições do que a nova Sociedade iria explorar a sua frota, não podendo lançar os seus navios nas carreiras e serviços que, porventura, fôsem mais lucrativos; sob a tutela constante do Estado no que respeita a tarifas, a serviços e carreiras; em concorrência com os Transportes Marítimos, organismo do Estado, sempre à disposição dêste para intervir, e intervindo, de facto, no regime dos fretes; com riscos e responsabilidades de seguros de guerra; dispondo de navios mais usados e cansados do que os navios do Estado; com favores tradicionais feitos em todos os seus vapores nos preços das passagens e tarifas de carga para o Estado; não exercendo e não podendo exercer senão a indústria dos transportes marítimos, tendo encargos de amortização do seu material que a nova Sociedade, de facto, não tem, apesar de tudo isso a Companhia Nacional de Navegação teve de lucros líquidos, números redondos, 3:019 contos.

Preguntamos se será arriscado admitir que nos anos mais próximos, a nova Sociedade, dispondo de quatro vezes esta tonelagem, venha a ter lucros quatro vezes maiores nessa secção do seu comércio, ou nesse ramo da sua actividade?

Admitâmos, pois, que a Sociedade, no comêço da sua existência, e com a sua tonelagem, tenha, pelo menos, 12:000 contos de lucros, anuais, na exploração dos transportes marítimos.

Mas repare-se que a Sociedade se forma com um capital de 40:500 contos, com uma frota que recebe do Estado de graça, ou quasi, e com uma outra que tem de pagar, à Companhia Nacional de Navegação, por cêrce

de 20:000 contos, dando-lhe 9:000 contos em acções, pelo seu valor nominal, e o restante em numerário ou valores correntes.

Ficam-lhe portanto disponíveis 20:500 contos. E ficam-lhe só 20:500 contos em numerário ou valores correntes, visto os banqueiros lhe tomarem todo o seu papel, que tornam firme e pagam à Sociedade, pelo seu valor nominal.

Que vai fazer dessas disponibilidades? Certamente não as vai guardar em caixa nem as vai pôr à ordem nos bancos.

Dum tal facto se conclui, *a priori*, que a Sociedade não quer explorar, sómente, a indústria dos transportes marítimos, aliás não se teria armado com tam fortes disponibilidades de numerário.

Vai, certamente e de início, fazer o comércio de carvão e lançar-se na indústria metalúrgica das construções navais, como de resto se deduz pelas firmas que assinam o chamado protocolo dos banqueiros.

Admitamos, que do capital de 40:500 contos, se reservam, pelo menos, 10:000 contos para fins diferentes do fim principal da Sociedade, e que serão atribuídos a quaisquer formações dela dependentes para o exercício doutras indústrias.

Estes 10:000 contos o menos que poderão trazer de lucro à Sociedade são 1:000 contos, ou sejam 10 por cento, lucro relativamente modesto para as grandes empresas comerciais e industriais nos tempos que vão correndo.

Temos, portanto, a considerar 13:000 contos dos quais 12:000 contos de lucros líquidos pelo exercício dos transportes marítimos, e pela exploração da frota do Estado, a partilhar com elle, de certa maneira, e 1:000 contos já reservados para dividendo e trazidos à Sociedade pelo exercício doutras indústrias e por formações, a elle mais ou menos ligadas, e sem nenhuma participação com o Estado.

Ora, dividindo esses lucros líquidos de 12:000 contos, provenientes da indústria dos transportes marítimos e da exploração da frota do Estado, levados a efeito pela Sociedade, como adiante veremos, e como a propõem os banqueiros, e excluindo todas as parcelas que pertencem ao Estado, bem como as quantias atribuídas ao fundo de reserva e ao chamado fundo de reconstituição da frota, ficaria um saldo de 8:052 contos para retribuição dos corpos gerentes e para distribuir, como dividendo, aos accionistas.

Para os corpos gerentes fixa-se no protocolo dos banqueiros 15 por cento dos lucros líquidos, no caso que vimos apreciando, qualquer cousa como 1:800 contos por ano.

Deduzidos estes 1:800 contos ficariam ainda, pela exploração dos transportes marítimos, e para dividendo, 6:252 contos. Com os 1:000 contos acima indicados chegaríamos a 7:252 contos, quantia não muito afastada dos 7:650 contos que atrás achamos, tomando outro caminho, fazendo o cálculo por outra forma, o que prova a cautela e o escrúpulo das nossas deducções e das respectivas conclusões.

Se a retribuição dos corpos gerentes se *limitasse* ao dôbro do máximo que prevê o Código Commercial, a 10 por cento dos lucros líquidos, acharíamos, como verba disponível para dividendo, 7:852 contos.

Tomando, porém, a mais pequena destas três verbas, calculadas para dividendo aos accionistas, 7:225 contos, vemos que ella se avizinha dos 7:290 contos que seriam

precisos para dar às acções um dividendo de 18 por cento.

Mas há mais: há a contar anualmente com o chamado fundo de reconstituição da frota, que, nos termos da proposta dos banqueiros, não é senão um fundo de reserva especial, não com o fim de reconstituir cousa alguma, mas com o fim de distribuir, tarde ou cedo, a parte que pertencer à Sociedade pelos accionistas.

Ora, para lucros de 12:000 contos, na exploração dos fretes marítimos, corresponde, nos termos da proposta dos banqueiros, e para a Sociedade, 600 contos por ano para este fundo.

Com todas estas garantias, e com mais ainda a do fundo de reserva legal da Sociedade, o seu papel, as suas acções, bem entendido, a menor cotação que poderiam ter, logo de começo, seria a correspondente ao triplo do seu valor nominal.

Que assim pensam os banqueiros e a Companhia Nacional de Navegação sabe-se pela disposição que consta do protocolo que precede a sua proposta, onde se estabelece que *parte do preço da compra da frota e mais material da Companhia Nacional de Navegação, até a concorrência de 9:000 contos, será paga em acções da nova Sociedade, inteiramente liberadas, e que serão recebidas pelo seu valor nominal.*

Esta disposição prova:

1.º Que, sendo o capital da Companhia Nacional de Navegação de 9:000 contos, em acções que estão no mercado, por valor que orça pelo triplo do seu valor nominal, os banqueiros e a Companhia contavam que, pelos termos em que o contrato se fizesse com o Estado, o papel da nova Sociedade atingisse também essa cotação, tornando possível, portanto, sem complicações, nem despesas, nem ombarços, a substituição das acções da antiga Companhia Nacional de Navegação pelas da nova Sociedade. Assegurada ficava assim a dissolução da Companhia Nacional de Navegação, e a posição dos seus antigos donos e accionistas, na nova Sociedade, com os novos elementos que para esta também entravam.

2.º Que a Companhia Nacional de Navegação não teria assim vendido a sua frota pelo preço corrente da tonelada bruta nos mercados mundiais, mas sim por mais e muito mais do que isso, visto que 9:000 contos da quantia total que por ella lhe dava a nova Sociedade não eram 9:000 contos, mas sim 27:000 contos. A frota, portanto, que no activo da mesma Companhia Nacional de Navegação figura como tendo um valor de 6:000 contos, números redondos, seria vendida por 37:294 contos, mais do que pelo valor que nós atribuimos à frota do Estado, que é mais nova e de tonelagem três vezes superior.

Estes 37:294 contos são assim achados:

49:474 T. B. \times £ 30 =	
= £ 1:484.220	Contos
£ 1:484.220 \times 13%	19:294
Prémio por uma parte deste pagamento ser feito em acções da nova Sociedade e pelo seu valor nominal	18:000
	37:294

Conclusão: a Companhia Nacional de Navegação saíria hábil e brilhantemente, à custa da frota do Estado, da posição em que se encontra . . . e os seus accionistas também . . .

Tomando, como certa, a cotação das acções da nova Sociedade, a um triplo do par, vejamos o que isso repre-

senta de ganho para o grupo de banqueiros intervencionistas da operação a fazer com a frota do Estado.

A frota do Estado, para uns, para os gerentes da futura Sociedade, viria a ser um óptimo instrumento comercial para servir os seus interesses próprios e os interesses das suas firmas a que não seriam estranhos, em muitos dêles, e emquanto a nós, os interesses estrangeiros.

Para outros uma bela saída duma posição particularmente delicada.

Para outros ainda, e finalmente, viria a ser um belo instrumento financeiro para levar a cabo uma operação de bolsa *Kolossal* que aumentasse num ano e vertiginosamente a fortuna das dezenas ou centenas de pessoas que nela interviessem.

Para todos êles os lucros, tidos como certos, sob o aspecto que mais em especial os interessava, eram fabulosos, na hipótese de vingar a proposta feita ao Governo, custasse isso mais 1:000 contos ou menos 1:000 contos.

Mil contos *neste negócio* não era nada.

As margens de lucros davam para vencer todas as dificuldades possíveis e imaginárias.

Assim deviam pensar os intervencionistas da operação: tam ampla e grandiosa ela era, bem capaz de fazer perder a cabeça ao mais equilibrado e sisudo.

Quem tudo viria a pagar seria o país e o Tesouro Público, ambos acostumados, de velhos tempos, a operações desta natureza.

Vimos, pois, que as acções da futura Sociedade não poderiam ser cotadas, de início, a menos do triplo do seu valor nominal.

Meditemos agora nestas disposições que constam no protocolo dos banqueiros, confirmadas com o que se dispõe na proposta por êles feita ao Governo.

A responsabilidade pelos signatários assumida na organização da projectada Companhia Portuguesa de Navegação e subscrição do seu capital ficará limitada à participação por cada um tomada na operação, não havendo entre êles qualquer solidariedade.

As 223:000 acções da futura Companhia que os signatários para si reservam, e bem assim as acções que o público deixe de adquirir por ocasião da venda que dêstes títulos haverá de fazer-se nos termos do artigo 3.º do projecto da proposta anexa ao presente protocolo, ficarão sindicadas pelo prazo dum ano a contar da data da constituição da Companhia. Se assim for julgado conveniente, poderá este prazo ser encurtado ou prorogado uma ou mais vezes.

Os títulos indicados são colocados no público, nas condições e termos que o dirigente da operação tiver por mais vantajosos e os lucros ou prejuizos que afinal se apurarem serão distribuídos entre os signatários na proporção das suas respectivas cotas de responsabilidade.

As contas e direcção desta operação ficarão centralizadas e confiadas ao Banco Nacional Ultramarino, e tudo desde já se há aprovado, sem direito a qualquer reclamação por parte dos interessados. Por este serviço nenhuma comissão, «bónus» ou remuneração, perceberá o aludido Banco.

Artigo 3.º da proposta:

O capital social que os signatários, Bancos, Casas Bancárias e mais entidades fundadoras da Companhia se obrigam a subscrever e a tornar firme será de 40:500 contos divididos em acções de valor nominal de 90\$ cada uma.

Por 223:000 dessas acções — que para si reservam os fundadores da Sociedade — pagarão estes 20:070 contos

ou £ 2.508:750 à opção da Companhia. Os restantes títulos que houverem de ser subscritos a dinheiro serão oferecidos ao público por preço igual ao do seu valor nominal.

Os banqueiros, signatários da proposta feita ao Governo, como vemos, reservam para si 223:000 dessas acções cujo valor nominal é de 90\$ cada.

Reservam, portanto, o valor nominal 20:070 contos.

Quere dizer: propõem-se ganhar com êsse papel e numa simples operação financeira, de compra e venda, o melhor de

40:140 contos.

Evidentemente deveriam ganhar muito mais.

Do capital nominal da futura Sociedade 9:000 contos seriam para a Companhia Nacional de Navegação; 20:070 contos para os banqueiros e intervencionistas da operação; restariam 11:430 contos que seriam oferecidos — por êles, banqueiros! — ao público pelo seu valor nominal, nos termos da sua proposta apresentada ao Governo!

Felizmente que no seu protocolo se prevê a hipótese do público não pegar nessas acções e então elas ficariam, como as outras do grupo, sindicadas ao mesmo grupo.

Admitindo que o público não tivesse tempo de pegar em 10:000 contos dessas acções seriam

mais 20:000 contos

de ganho para o sindicato.

Na proposta não se diz, como é natural, o tempo durante o qual êsse papel seria oferecido ao público.

Por tudo isso, nós avançamos dizendo que esta operação financeira, tendo por base os navios do Estado, e feita como a queriam os signatários da proposta ao Governo, representa para êles um lucro certo a realizar dentro de um ano de

40 a 60:000 contos.

É o chamado negócio dos navios!

O estudo das conseqüências longínquas duma tal operação para o país e para o Tesouro levar-nos-ia muito longe e não é possível fazer-se dentro do tempo de que dispomos.

De notar, porém, que seriam 40 a 60:000 contos que se iriam tirar à economia do país, e que eram subscritos para uma indústria e para uma Sociedade que nada aproveitaria com êsse dinheiro, apesar de ficar com os seus encargos e com as responsabilidades duma tal operação.

Amanhã, quando caísse todo êste castelo de cartas, considerar-se-ia perdida, para sempre, a esperança de Portugal vir a dispor duma frota mercante, e perdidas também as suas veleidades de independência económica e de nação colonial.

Aspectos ainda do mesmo negócio dos navios!

Vamos agora ver a divisão dos lucros da Sociedade e sua partilha com o Estado.

Dos lucros líquidos, diz o artigo 9.º da proposta dos banqueiros, saíam 15 por cento para a dotação das reservas, sendo 5 por cento para o fundo de reserva legal e 10 por cento para um chamado fundo de reconstituição da frota.

Seguia-se a quantia que fôsse necessária para atribuir às acções da Sociedade um dividendo de 6 por cento, e do saldo restante, na proporção da tonelage que ao Es-

tado pertencer e tiver estado em exploração, receberá o Governo 50 por cento.

Fixemos, desde já, que não há partilha, com o Estado, nos lucros que tenham sido trazidos para a Sociedade, por outros barcos que não sejam os que do Estado se tenham recebido. Por outras palavras, não há partilha nos lucros provenientes da frota da Companhia Nacional de Navegação, encorporada na Sociedade.

Sobre isto não há dúvida alguma.

Da análise deste artigo da proposta e do seu confronto com o disposto no protocolo dos banqueiros, resulta uma confusão, emquanto a lucros líquidos, que não pode passar despercebida.

O dito protocolo estabelece que dos lucros líquidos da exploração da Companhia se reservarão determinadas quantias, em função desses lucros, para remuneração dos corpos gerentes; ao todo 15 por cento para o conselho de administração, gerentes e conselho fiscal.

O artigo 7.º da proposta diz que dos lucros líquidos anuais se deduzirá 15 por cento para a dotação das reservas e a quantia para o dividendo, sendo o resto, a importância a partilhar com o Estado. E não fala nos corpos gerentes.

Termina por dizer que para o efeito desse artigo (por outras palavras, para o efeito da partilha de lucros com o Estado) se consideram lucros líquidos a soma dos lucros que restar depois de pagas todas as despesas e encargos gerais de exploração da Companhia não se compreendendo nelas as compras de instalações e navios.

Parece, portanto, considerar-se os 15 por cento de remuneração dos corpos gerentes como sendo uma das despesas gerais de exploração da Sociedade.

Mas, sendo assim, teríamos, na hipótese de 12:000 contos de lucros líquidos, esses 12:000 contos, como lucros líquidos, sómente para o efeito da remuneração aos corpos gerentes; e não, esses mesmos 12.000 contos, mas 10:200 contos, como lucros líquidos para o efeito da sua distribuição pelos fundos da Sociedade e seguinte partilha com o Estado!

Por esta forma, o Estado teria mais 11 contos, mas o fundo de reserva da Sociedade e o fundo de reconstituição da frota, teriam menos 270 contos do que se daquela importância total, de 12:000 contos, fizéssemos todas as deduções para fundos, dividendos, corpos gerentes, etc., como é uso corrente no comércio e na administração das sociedades anónimas.

Tomando à letra o conteúdo no artigo 7.º da proposta dos banqueiros, teríamos de admitir que a Sociedade, logo de começo, considerava duas espécies de lucros líquidos. Lucros líquidos para uso interno da Sociedade e lucros líquidos para o efeito da partilha com o Estado.

Seria admitir, igualmente, que os 15 por cento dos lucros líquidos, como remuneração aos corpos gerentes seriam sempre, e em qualquer tempo, superiores aos 15 por cento dos lucros líquidos para dotação do fundo de reserva e do fundo de reconstituição da frota, apesar de uns e outros serem lucros líquidos.

No caso presente, os 15 por cento para os corpos gerentes seriam 1 800 contos; e os 15 por cento para os fundos indicados seriam 1:530 contos.

Repugna-nos aceitar uma tal hipótese.

Por isso adoptamos no nosso estudo a fórmula racional e corrente de divisão de lucros, como atrás indicamos, se bem que a redacção do artigo 7.º, citado, nos autorize a supor que não foi a fórmula usual a que se teve em vista, mas sim uma fórmula especial e particularmente vantajosa para os corpos gerentes, a não ser que tivesse havido, única e simplesmente, o propósito de, na proposta do Governo, que poderia vir a ser publicada e discutida, se não fazer menção da percentagem reservada aos corpos gerentes, tam desmarcada ela era.

Vejamos pois, praticamente, e segundo o nosso critério, como seria feita a divisão e partilha dos 12:000 contos de lucros que atrás consideramos e que entrariam em contas com o Estado.

Desenvolvimento duma 1.ª hipótese de divisão de lucros e partilha com o Estado

Capital social 40 500 contos
Tonelagem em exploração 200 000 T. B.

	Participação da Sociedade Contos	Participação do Estado Contos	Total Contos
Lucros líquidos			12.000
Divisão geral dos lucros:			
Fundo de reserva:			
5 por cento dos lucros	600	—	
Fundo de reconstituição da frota:			
10 por cento dos lucros	600	600	
Dividendo			
6 por cento sobre o capital de 40 500 contos	2 430		
10 por cento para imposto	243		
	2 673	—	6:273
Remuneração dos corpos gerentes.			
15 por cento dos lucros	1 800	—	
Saldo a partilhar com o Estado, a meias, na proporção da tonelagem que ao Estado pertencer e tiver estado em exploração:			
Parte pertencente unicamente à Sociedade e respeitante a 50 000 toneladas brutas em exploração, 1/4 da tonelagem total da frota e navios que não pertencem ao Estado.			
1/4 do saldo de 5 727 contos, números redondos	1.431	—	
Parte a dividir a meias com o Estado, respeitante a 150 000 toneladas brutas em exploração; 1/4 da tonelagem total da frota e navios que pertencem ao Estado.			
1/4 do saldo de 5 727 contos, números redondos	2 148	2 148	5.727
	9 252	2 748	12:000

Resumo

Sociedade 77 por cento
Estado 23 por cento

Nota. — No caso da divisão dos lucros líquidos se fazer deduzindo primeiro os 15 por cento para os corpos gerentes, e, da importância que restasse, as demais deduções constantes neste quadro, caberiam ao Estado mais 11 contos, mas ficariam os fundos da Sociedade com menos 270 contos.

A primeira coisa que salta à vista do quadro exposto é o facto de não haver senão um fundo de reserva, o fundo de reserva legal, e de não se atribuir a este fundo senão 5 por cento dos lucros líquidos:

Uma Sociedade desta ordem deveria ter mais do que o fundo de reserva legal, principalmente de início, que se esperam grandes lucros. Seria da mais elementar prudência contar com a formação dum outro fundo de garantia e previdência.

A única explicação que achamos para esse facto é a de que os fundadores deveriam considerar, e com certa lógica, que o chamado fundo de reconstituição, não servindo para reconstituir nem a frota, nem o que quer que

fôsse, funcionaria como sendo um verdadeiro fundo de reserva especial.

E também pela necessidade de deixar para dividendo tanto quanto fôsse possível, em vista da esperada cotação do papel da Sociedade.

O fundo de reconstituição, formado por 10 por cento dos lucros líquidos, seria intangível durante todo o período da vigência do contrato com o Estado.

Findo esse prazo, o valor do dito fundo seria partilhado, em partes iguais, entre o Estado e a Sociedade.

Se ao Governo conviesse a Sociedade representaria em título ou títulos especiais o direito à partilha de lucros consignado neste artigo.

Tudo ficaria na Sociedade!

Um fundo de reconstituição intangível, durante todo o tempo do contrato com o Estado, poderá, de facto, ser tudo o que se quiser, mas não é um fundo de reconstituição da frota.

É antes um fundo de reserva intangível.

No final do contrato seria o dito fundo partilhado com o Estado, se é que o Estado nessa altura alguma coisa tivesse ainda a receber por ele, sendo antes de presumir que, durante tam largo período, tivesse optado pela representação em títulos que a Sociedade generosamente lhe oferecia, e à qual se seguiria, muito naturalmente, a negociação dos mesmos títulos com a Sociedade em termos a fixar, etc., etc. . . .

Um fundo de reconstituição intangível chega a ser original. Mas compreende-se. É intangível para não ser de reconstituição. É intangível para não ser o que parece. Ai está.

Sendo intangível não se pode comprar navios por conta dele durante a vigência do contrato; fim a atingir. E, terminado que seja o contrato, nada tendo o Estado com a Sociedade, poderá esta, dissolvendo-se, distribuir os seus fundos pelos seus accionistas, ou, não se dissolvendo, empregá-los, juntamente com o seu capital, como melhor lhe parecer.

Pode mesmo empregar esse fundo em reconstituir a sua frota. Simplesmente isso não aproveita, em cousa alguma, à frota do Estado.

Na melhor das hipóteses, se ao findar o contrato, a Sociedade, tendo uma reserva formada por uma média de 600 contos anuais, pretender, realmente, reconstituir a sua frota, essa reconstituição far-se-á em seu benefício próprio e sem interêsse imediato para o Estado!

É assim, explorando uma frota, da qual três quartas partes são navios do Estado, a Sociedade organiza um fundo de X e constitui-se na obrigação de o dividir a meias com o Estado!

Conseqüentemente, metade da quantia acumulada, que a Sociedade reserva para si, pertence, de direito, ao Estado, além dos 50 por cento que a proposta dos banqueiros já lhe consigna de facto.

No fim do contrato, retirando-se o Estado, a Sociedade, se realmente se decidir a reconstituir a frota, reconstituirá mas é a sua frota, e não a do Estado, apesar do dinheiro acumulado, para esse fim, pertencer, na razão de 75 por cento, ao Estado.

Para nós é ponto assente que os fundadores da Sociedade não têm em mente, com a sua proposta, que a reconstituição da frota se venha a fazer.

Se a Sociedade pensasse em reconstituir a frota, não colocaria essa reconstituição na dependência dum fundo intangível durante 25 anos.

Que tal reconstituição nunca passou pela mente dos organizadores da Sociedade vê-se também pela verba que

eles destinam para esse fim: 10 por cento dos lucros líquidos.

Como se vê, menos, muito menos, do que a remuneração aos corpos gerentes, a qual seria de 15 por cento.

Dez por cento na hipótese que vimos apreciando seriam 1:200 contos por ano, para reconstituir uma frota de 200:000 toneladas brutas, em grande parte cansada.

Dando à frota da Sociedade uma duração de 25 anos, o que é exagerado, sabida a idade dos navios da antiga Empresa Nacional de Navegação, teríamos um encargo anual para a reconstituição da frota, assim estabelecido:

$$200:000 \text{ T. B.} : 25 \text{ anos} = 8:000 \text{ T. B.}$$

Ao preço corrente de £ 30 a tonelada, o encargo de reconstituir 8:000 toneladas brutas, por ano, equivale a um encargo, também por ano, de £ 240:000, ou seja, ao valor convencional de 13\$ a libra o melhor de 3:120 contos.

$$8:000 \times £ 30 = £ 240:000$$

$$£ 240:000 \times 13\$ = 3:120 \text{ contos}$$

A Companhia Nacional de Navegação que, a nosso ver, não reservou para a reconstituição da sua frota quanto devia, reservou, apesar disso, no ano findo e para uma frota de 50:000 toneladas brutas, 750 contos.

Guardando esta proporção a Sociedade deveria contar, para a reconstituição da sua frota de 200:000 toneladas brutas, com quatro vezes mais, ou seja 3:000 contos.

Esta disposição da proposta dos banqueiros, sobre a reconstituição da frota, sendo das mais importantes carece de exame detalhado pela matéria que encerra e pelos intuits que demonstra.

Vejamos, antes de mais nada, o que é de uso fazer-se nas empresas que exploram a indústria de transportes marítimos.

Um navio é um capital, de duração limitada, que se gasta com o tempo e que, por isso mesmo, se deve amortizar por forma que não figure no activo senão com o valor que realmente tenha na ocasião do balanço ou com um valor inferior.

Cada ano, portanto, por ocasião do inventário que precede o balanço, se desvaloriza o material em harmonia com o seu uso, não se lhe arbitrando valor superior ao que poderia ter se o quiséssemos vender.

Por outro lado, e para garantir a reconstituição da frota, também em cada ano e por ocasião do respectivo balanço, se separa dos lucros líquidos uma verba, maior ou menor, para ir adquirindo novas unidades.

No que respeita sómente à frota do Estado, estes dois encargos reunidos, o que, de direito e de facto, deveriam pertencer a quem explorasse a frota, à Sociedade portanto, deveriam representar-se da seguinte maneira:

$$150:000 \text{ T. B.} : 25 \text{ anos} = 6:000 \text{ T. B.}$$

Quere dizer, a Sociedade nada dando ao Estado como não dá, pela amortização do capital que é representado pela frota, que ela vai usar durante o prazo provável da sua duração, devia obrigar-se a uma reconstituição anual, média, que equivallesse à depreciação anual, também média da mesma frota.

Só assim ficaria garantida a reconstituição da frota do Estado.

Por esta maneira, a Sociedade deveria adquirir, anualmente, para o Estado, 6:000 toneladas brutas para com-

pensar o uso que lhe fazia da sua frota durante todo o tempo normal da sua respectiva duração, ou reservar, para esse fim, ao valor corrente de £ 30 a tonelada bruta, e a um valor convencional de 13\$ a libra, 2:340 contos.

Em vez desta quantia o Estado espera receber, para reconstituir a sua frota, 600 contos por ano, segundo os nossos cálculos, e nos anos mais prósperos da Sociedade.

Perde simplesmente a diferença, ou seja, 1:740 contos por ano, que é como quem diz, por outras palavras, a esperança de ver, em qualquer tempo, reconstituída a sua frota.

E perde em favor da Sociedade, como é óbvio. Se os navios figurassem no seu activo, como valores da Sociedade, a sua amortização teria de fazer-se, da forma indicada, e à custa dos seus lucros.

Deixar de gastar é uma forma de ganhar, como toda a gente sabe.

A Sociedade, portanto, recebe um material do Estado de graça, que pode usar por todo o tempo da sua duração e que não é obrigada, sequer, a amortizar.

Além do prejuízo material, para o Tesouro Público e para o Estado, que tais factos representam, um outro mal maior nos espera, o qual é o de, pouco a pouco, ir sendo diminuída a nossa frota mercante nacional, diminuída, como valor naval e marítimo, e como valor comercial e económico, pela sua capacidade de transporte e possibilidade de bem servir o país e as colónias.

Já dissemos e repetimos: parece que o fim que se teve em vista foi fazer com que Portugal, tendo, pelos azares da guerra, obtido uma frota importante, seja privado do uso dessa frota, enquanto ela existir como tal, continuando, portanto, na dependência económica e comercial dos mesmos países e das mesmas empresas em que tem vivido até aqui, e, também, evitar, que durante o contrato, ou no seu termo, expirado que seja o prazo normal da duração dos navios, Portugal possa fazer a reconstituição da sua frota mercante, para que essa dependência se estabeleça em regime definitivo.

Por outras palavras, bem parece ter-se tido em mira anular para o país, e sob todos os pontos de vista, o valor dessa frota.

Os corpos gerentes da Sociedade reservam para si, como honorários, 15 por cento dos lucros líquidos, isto é, tanto ou mais, conforme a interpretação a que atrás fizemos referência, do que o *fundo de reserva* e o *fundo da reconstituição da frota*, reunidos e somados; mais do que a terça parte do dividendo de 6 por cento, previsto pela proposta dos banqueiros, para os accionistas, donos da Sociedade, e como remuneração do seu capital representado por 40:500 contos, ou seja uma importância equivalente ao dividendo de 6 por cento, vencido, na Sociedade, por 15:000 contos do capital; honorários, finalmente, equivalentes a $\frac{2}{3}$ da importância total que o Estado teria a receber da Sociedade como partilha de lucros, e pela sua participação, a meias, na verba destinada ao fundo de reconstituição da frota.

Catorze por cento dos lucros seriam, sómente, para os membros do conselho de administração e gerentes. O 1 por cento restante para o conselho fiscal.

O administrador delegado e os dois gerentes teriam, cada um deles, 2 por cento desses lucros.

Na hipótese que vimos estudando, tais honorários representam-se por 320 contos por ano, e para cada um destes três altos dirigentes da Sociedade.

Os dois gerentes, segundo o protocolo dos banqueiros, seriam a Sociedade *Rugeroni & Rugeroni Lt.*, representada pelo seu sócio José Rugeroni e a Sociedade *Torlades Lt.*, representada pelo seu sócio Carlos Bleck.

Não são para desprezar estes detalhes.

Pela base 4.^a da proposta do Governo estabelece-se que a Sociedade é obrigada a fazer ao Estado um empréstimo de 20:000 contos ao juro anual de 5 por cento e amortizável durante o prazo da concessão.

O valor deste empréstimo será representado em obrigações, do juro de 5 por cento, emitidas pelo Governo e isentas de toda e qualquer contribuição ou imposto. No Orçamento Geral do Estado se inscreverá a verba necessária ao pagamento do juro e amortização das obrigações a emitir.

A Junta de Crédito Público fará o serviço do referido empréstimo e receberá do Estado a parte de partilha de lucros a elle consignada, e os suprimentos que pelas receitas gerais do Estado forem acaso necessários ao serviço do empréstimo.

Refere-se em seguida, a mesma base, à opção do Governo em receber este empréstimo em escudos ou em libras à razão de 8\$ por libra, condição que os banqueiros deixaram de tornar firme desde que se acentuou a alta da libra.

E termina por dizer que o valor do empréstimo servirá de caução ao integral cumprimento do contrato e nele se farão as deduções que de direito lhe devam ser feitas.

Para muita gente, este empréstimo tem de ser tomado e apreciado como uma das grandes vantagens que ao Governo se faz na proposta dos banqueiros.

Já tivemos ocasião de provar que, se o Estado quisesse obter, não 20, mas 30, 40 ou 50:000 contos, ou mais, o poderia fazer, num curtíssimo prazo, explorando, directamente, todos os seus barcos, ou parte deles, no sentido de obter a maior soma de lucros para o Tesouro Público, sem necessidade de recorrer a um empréstimo caucionado com tantas cautelas e garantias para o credor que tornam humilhante a posição do devedor.

Dá-se até esta situação deveras curiosa com o aludido empréstimo: o Estado dá os barcos de graça e constitui-se devedor, de quem os vai explorar, por uma quantia que é uma pequena parcela do muito que esse alguém vai ganhar com eles.

É este o caso na sua simplicidade.

No nosso cálculo de lucros, computando estes em 12:000 contos, e numa divisão dos mesmos e respectiva partilha com o Estado, nos termos da proposta dos banqueiros e segundo a interpretação que adoptamos, vimos que ao Estado deviam caber 2:148 contos.

Vimos também que esta previsão de 12:000 contos deve ficar aquém da realidade, e, por consequência, a cota do Estado deve ser superior a 2:148 contos.

Tomemos, porém, estes 2:100 contos, números redondos, como sendo a parte devida ao Estado. E façamos mais: admitamos que aqueles 12:000 contos de lucros descem, de ano para ano, até se normalizarem em 8:000 contos por ano, e que, portanto, a cota do Estado desce também e na mesma proporção.

Nada nos autoriza a prever uma tal descida tendo tomado, para ponto de partida, números tam pequenos para a operação de que se trata.

Seja, porém, assim para mais segurança do nosso estudo.

Neste caso a partilha de lucros com o Estado far-se-ia,

quando os lucros descessem a 8:000 contos, da maneira que se desenvolve no seguinte quadro:

**Desenvolvimento duma 2.^a hipótese de divisão de lucros
é partilha com o Estado**

Capital social 40 500 contos
Tonelagem em exploração 200 000 T. B

	Participação da Sociedade Contos	Participação do Estado Contos	Total Contos
Lucros líquidos			8:000
Divisão geral dos lucros:			
Fundo de reserva: 5 por cento dos lucros	400	—	
Fundo de reconstrução de frota: 10 por cento dos lucros	400	400	
Dividendo:			5:073
6 por cento sobre o capital de 40 500 contos 2:430			
10 por cento para imposto 243			
	2 673	—	
Corpos gerentes:			
15 por cento dos lucros	1 200	—	
Saldo a partilhar com o Estado:			
Parte unicamente pertencente à Sociedade respeitante a 1/4 da tonelagem bruta em exploração	731	—	2 937
Parte a dividir a meias com o Estado	1:098	1:098	
	6 502	1:498	8:000

Resumo

Sociedade 81 por cento
Estado 19 por cento

Nota. — No caso da divisão dos lucros líquidos se fazer deduzindo primeiro os 15 por cento para os corpos gerentes, o da importância que restasse, as demais deduções constantes neste quadro, caberiam ao Estado mais 7 contos, e ficariam os fundos da Sociedade com menos 130 contos.

A cota devida ao Estado seria, neste caso, de 1:098 contos.

Admitamos a hipótese que esta diminuição da anuidade, pertencente ao Estado, tenha lugar partindo da primeira anuidade de 2:100 contos, números redondos, à razão de 100 contos por ano, e que em vez de 1:098 contos, cota respeitante a 8:000 contos, a atingir no 12.^o ano, ela se fixava, nesse ano, em 1:000 contos.

Sendo assim o Estado teria a receber, como partilha de lucros com a Sociedade, no fim de cada um dos anos abaixo mencionados, as seguintes quantias:

Anos civis	Anos do contrato	Contos
1921	1. ^o	2:100
1922	2. ^o	2:000
1923	3. ^o	1:900
1924	4. ^o	1:800
1925	5. ^o	1:700
1926	6. ^o	1:600
1927	7. ^o	1:500
1928	8. ^o	1:400
1929	9. ^o	1:300
1930	10. ^o	1:200
1931	11. ^o	1:100
1932	12. ^o	1:000
Até 1945	Até o 25. ^o	1:000

Pelos nossos cálculos, o valor actual destas anuidades, ao juro de 5 por cento, juro do empréstimo dos banqueiros ao Estado, no dia em que se assinasse o contrato, isto é, no dia em que o grupo de banqueiros fizesse o referido empréstimo de 20.000 contos, seria de 19:480 contos.

Eis, pois, o grande favor dos banqueiros!

Se quisermos fazer o cálculo com mais precisão e levar em conta as catorze anuidades de 98 contos, diferença entre os 1:098 contos e 1:000 contos a que acima nos referimos, diferindo a primeira destas anuidades, de 98 contos, para o 12.^o ano do contrato, acharemos que o seu valor actual é 567 contos. E então, $19:480 + 567 = 20:047$ contos.

Encontraremos assim os 20:000 contos, números redondos, que os banqueiros emprestam ao Estado, os quais, garantidos por esta forma, não representam o mais pequeno favor.

Era o que desejávamos provar.

Com a garantia da parte dos lucros que ao Estado deveriam pertencer, mesmo na hipótese da divisão dos lucros da Sociedade se vir a fazer nas condições indicadas na proposta dos banqueiros, encontrava o Estado, com toda a facilidade, esses 20:000 contos.

Ninguém poderia exigir garantia mais segura, nem o judeu mais cauteloso e desconfiado. Isto é claro, não sendo o credor a própria entidade que explorasse os barcos do Estado nas condições que vimos analisando. Porque, então, o empréstimo, que a uma tal operação se poderia ligar, não deveria ser de 20:000 contos, mas sim o dobro ou o triplo, mais a mais com a condição expressa de que o Governo deveria habilitar a Junta de Crédito Público com os supplementos que fossem necessários para o serviço do referido empréstimo, quando, para esse serviço, não bastassem os lucros que ao Estado fossem devidos.

Vê-se que a Sociedade não admite sequer a ideia de esperar num ano mau por um ano melhor. A Sociedade deseja todas as garantias: levar os navios de graça; explorá-los como entender; fazer a seu modo uma divisão de lucros com o dono; e, dar-lhe, quando muito, por conta desses lucros, e por empréstimo, uma bagatela, com a garantia bem segura de que na liquidação dessa mesma bagatela não há-de haver demoras nem delongas.

Eis o problema.

Pelo que se dispõe na proposta do Governo, deduz-se que as obrigações do empréstimo a fazer pela Sociedade ao Estado ficam nas mãos da Sociedade, e só assim se compreende que o referido empréstimo possa servir de caução pelo integral cumprimento dos compromissos da Sociedade para com o Estado.

O artigo 9.^o, porém, da proposta dos banqueiros, que não foi inteiramente traduzido na proposta do Governo, é que, sobre esse caso especial, nos deixa algumas dúvidas.

Dizem os banqueiros que a quantia que por empréstimo, a Companhia terá de fornecer ao Estado, servirá também, simultaneamente, de caução ao integral cumprimento, por parte dela, das obrigações decorrentes do contrato a celebrar e, conseqüentemente, a respectiva dívida será diminuída do montante de quaisquer indemnizações, multas, etc., em que para com o Estado a Sociedade possa incorrer, cumprindo, neste caso, a esta, de sua conta e por conta, de suas próprias forças, sem qualquer dilação ou encargo para o Estado, amortizar, por ocasião do primeiro sorteio posterior, um número de obrigações, correspondente ao valor das responsabilidades em que houver incorrido.

Parece, por esta redacção, visto ser a Sociedade e não o Estado quem deve fazer as amortizações que sejam equivalentes às multas que a Sociedade forem aplicadas,

que as respectivas obrigações a amortizar podem nem sempre estar em poder da Sociedade.

As amortizações dum empréstimo são sempre feitas pelo devedor ou por quem a elle se substitui.

A Sociedade, amortizando pelas multas que o Estado lhe aplicar, substitui-se, ao Estado, na sua posição de devedor. Mas, nesse caso, parece deduzir-se que as obrigações podem nem sempre estar em seu poder.

Se houvesse a idea de que as obrigações deste empréstimo fôsem nominativas e estivessem, sempre, em poder da Sociedade, parece-nos que a redacção do artigo 9.º da proposta dos banqueiros seria outra.

Não se diria que a Sociedade amortizava. Mas sim que a Sociedade entregaria ao Estado, ou que anularia, ou faria anular, ou consideraria anulados, o número de títulos desse empréstimo correspondente à importância da multa.

Achamos este ponto da proposta muito confuso.

¿Se não se trata então de títulos que devem ser nominativos e pertencer à Sociedade, sem que esta os possa negociar, como é qua esse empréstimo pode servir de caução ao Estado?

¿Podem os banqueiros negociar esse papel?

Então a Sociedade não cauciona cousa alguma e o Governo não tem maneira de se pagar, por si, de qualquer multa aplicada.

Se o papel não estiver nas mãos da Sociedade e se o Estado declarar nulos tais e tais títulos, equivalentes à multa aplicada, e deixar de pagar os juros respectivos, quem perderá com isso serão os portadores dos títulos, será o público e não a Sociedade.

Em todo o caso é ponto assente que não é o Estado quem deve amortizar os títulos correspondentes à multa aplicada.

à Sociedade.

Mas então para haver realmente multa, dizemos nós, é condição essencial que a Sociedade esteja de acôrdo com isso, visto ser claramente expresso que é ella quem amortiza os títulos equivalentes à multa aplicada.

E assim, se a Sociedade entender que determinada multa é injusta; que não concorrer para ella, e é lógico que assim entenda sempre; o Estado parece não ter maneira de tornar efectiva essa multa.

A Sociedade recusando-se a fazer o sorteio das obrigações respectivas, não as tendo, portanto, em seu poder, colocaria o Estado na obrigação de continuar com os encargos dessas mesmas obrigações, como se tal multa não existisse.

Conclusão: ou estamos em erro ou parece não haver multas e o contrato ser todo a descoberto.

Um dos aspectos deste empréstimo caução é também o que resulta do facto de no fim do 25.º ano do contrato da Sociedade com o Estado, quando este estiver a terminar, a importância por amortizar, será, sómente, de 1:419 contos, importância respeitante aos encargos duma anuidade desse mesmo empréstimo.

É o que se deduz do artigo 8.º da proposta dos banqueiros, que diz que a amortização se deve fazer durante todo o prazo da validade do contrato a outorgar.

Não se fará, portanto, duma só vez, no fim do contrato, pagando o Estado todos os anos sómente os juros, e capitalizando, também, anualmente, as anuidades destinadas ao pagamento do capital emprestado.

A amortização será feita pela forma que os tratadistas chamam amortização progressiva.

Assim, quando a Sociedade tiver de fazer a restituição

do que restar da frota do Estado; quando tiver de dar contas pela maneira como cuidou da conservação dos navios da mesma frota; quando, enfim, o Estado, recebendo os seus barcos, se fôr directamente certificar se a Sociedade cumpriu ou não o disposto na cláusula 13.ª da proposta dos banqueiros e na base 6.ª da proposta do Governo que dizem que a Sociedade se responsabiliza pela boa conservação de todos os navios, armazéns, etc., que lhe são entregues, o Estado encontrar-se há na frente duma entidade, porventura com muitas responsabilidades, mas com uma caução, para as cobrir, limitada a pouco mais de 1:000 contos.

De tudo quanto fica exposto concluímos que a resolução do problema do destino a dar à frota mercante do Estado não pode ter lugar nos termos da proposta dos banqueiros ao Governo, e, consequentemente, nos termos da proposta do Governo ao Parlamento.

O Estado não deve aceitar as fórmulas básicas em que o problema terá de ser solucionado, venham ellas donde vierem, mas sim estudar e impor essas fórmulas, não deixando a outrem a iniciativa da resolução dum problema que é de capital importância para a vida do país e das colónias.

Nem sempre será possível harmonizar os interesses nacionais com os interesses, porventura mais legítimos, dos individuos ou entidades que pretendem fazer a exploração da frota do Estado.

E, num problema desta natureza, impor ao adversário as bases em que elle deverá ser solucionado é ter na mão meia vitória, que é, como quem diz, meia garantia duma solução favorável.

Mil contos mais, ou mil contos menos, já é dissemos, é cousa de pequena monta numa operação desta natureza; são detalhes.

Essencial é, por exemplo, a posição do Estado em relação à entidade que vai receber e explorar os navios. O Estado *soidisant* dono dos barcos, alugando-os, a longo prazo, a uma Sociedade que os explore por sua conta, ficando elle de fora da respectiva direcção e administração, embora com um ou mais fiscais; ou o Estado dono, como os outros donos, agindo, com elles e como elles, numa Sociedade, por acções ou por cotas, em que elle tenha uma posição importante; ou o Estado parceiro, como os outros parceiros, explorando em parceria, e de certa maneira, a frota nacional mas sempre e ainda com uma posição nos corpos gerentes, equivalentes ao seu *apport* na Sociedade, eis pontos que são realmente essenciais e fundamentais na resolução do problema.

Essencial é, igualmente, o regime geral de exploração a que vão ser sujeitos os navios da frota do Estado, no que respeita aos serviços e carreiras a estabelecer com elles, às normas fundamentais sobre tarifas e preços de passagens e às demais condições que não-de imprimir carácter à exploração geral da frota, nas suas relações com o comércio, com a indústria e com a agricultura do país e das colónias.

Estes sim, que são pontos fundamentais.

Não temos a menor dúvida em emitir a nossa opinião de que para os banqueiros, signatários da proposta que estamos analisando, o ponto de vista do aluguer da frota, a longo prazo, a uma Sociedade por elles constituída e onde o Estado seja tudo quanto quizer, fiscal, comparti-

cipante nos lucros, obrigacionista, etc., mas não seja accionista, é; para os ditos banqueiros, o ponto fundamental.

O Estado dentro da Sociedade que vai explorar os navios, ou fora dessa Sociedade, eis a questão.

O Estado accionista, numa posição semelhante à dos outros associados e harmónica com o seu *apport*, sujeito como eles a ganhar e a perder, e intervindo, como eles, na applicação da frota e nos destinos da Sociedade, é a grande operação de bolsa, em projecto, tornada impossível; é o destino, porventura em perspectiva, a dar a uma parte da frota, igualmente tornado impossível; como impossível o arranjo que tam bem servia aos interesses da Companhia Nacional de Navegação e que vinha tanto a propósito na hora presente.

Todo o nosso intuito é bem servir o país, nesta hora tam crítica, e em que, infelizmente, não abundam as dedicações pela causa pública.

Demó-nos ao estudo deste problema, completa e inteiramente, procurando achar uma fórmula prática e possível que bem sirva os altos interesses da República.

IIá meses que ele enche completamente o nosso espirito, constituindo a nossa única occupação de todos os momentos com sacrificio de tudo e de todos.

Fazer a *sabotage* dos navios é fazer *sabotage* da nossa vitória, visto eles representarem, dalguma maneira, a compensação mais valiosa do nosso esforço ao lado dos aliados.

Para nós é condição essencial que o Estado entre na Sociedade que tiver de explorar os navios, ficando numa posição semelhante à dos outros sócios, como eles sujeito aos mesmos lucros e aos mesmos prejuizos, e como eles podendo agir na respectiva direcção e administração.

Só assim o país poderá ficar tranquillo sobre o destino que vai ter a frota, cujo direito de posse para Portugal foi conquistado pelos nossos soldados e marinheiros, em luta com o inimigo, durante mais de dois anos.

Hoje, que a indústria dos transportes marítimos é das mais rondonas, ninguém quer o Estado como associado. A operação será tanto melhor, para os seus interessados, para os interessados na exploração da frota do Estado, quanto menor fôr o seu número, quanto menor fôr o número dos accionistas, ou, melhor ainda, quanto menor fôr o capital da Sociedade.

Segundo o critério da proposta dos banqueiros, para iniciar a Sociedade que eles projectaram formar seriam necessários 40:500 contos em acções e 15:000 contos em obrigações. Estes 15:000 contos seriam para a Sociedade pagar com eles a frota do Estado.

¿Porque não propdem os banqueiros que a Sociedade pague ao Estado em acções, como combinaram fazer à Companhia Nacional de Navegação, e sim em obrigações?

Pela razão muito simples de que as obrigações não vencem senão 6 por cento de dividendo, quaisquer que sejam os lucros da Sociedade.

Na perspectiva de grandes lucros tudo poderá servir menos o Estado accionista.

Mas repare-se: amanhã a indústria dos transportes marítimos volta a ser o que foi antes da guerra e a So-

ciiedade não se pode manter senão com o auxilio do Estado. Será então ocasião de ir bater à sua porta e pôr-lhe o dilema: ou um auxilio traduzido por um subsidio sufficientemente valioso ou por uma redução da renda, se isso puder ter lugar, ou então a Sociedade terá de suspender certos serviços e certas carreiras e, porventura, deixar de existir.

É o momento em que o Estado serve, passados os anos de prosperidade e boa fortuna.

¡Bom sócio para os dias difíceis!

Ora o Estado, porque não pode nem deve, em caso algum, voltar a praticar o grande erro que praticou, em tempo, com a antiga Mala Rial, desamparando uma companhia desta natureza e deixando-a cair às mãos das suas concorrentes e rivais estrangeiras, o Estado que deve ser sempre o protector e orientador de emprêsas desta ordem, deve a elas se associar nas horas de felicidade para não lhe falecer a coragem de as auxiliar nas horas difíceis.

Eis a nossa opinião.

O Estado único dono seria o ideal. O serviço de frota mercante entregue a um organismo do Estado, como os Transportes Marítimos, disfrutando de independência e autonomia, com a garantia duma organização estável, seria, emquanto a nós, a melhor solução do problema.

Reconhecemos, porém, a sua impraticabilidade.

Os Transportes Marítimos tiveram em dois anos oito organizações. Não há serviço que resista a um tal furor de desorganização.

A indústria dos transportes marítimos não pode deixar de ser feita em normas puramente práticas e comerciais, que nada tenham de comum com as normas burocráticas da nossa administração.

Seria talvez possível organizar os Transportes Marítimos do Estado em moldes que tornassem esta instituição perfectamente adaptável aos seus fins e ao meio commercial e industrial em que têm de exercer a sua acção.

Não o contestamos.

O que não é possível, porém, é garantir estabilidade a uma tal organização por melhor que ela seja; é furtá-la às inevitáveis ligações e dependências políticas, tratando-se dum organismo, embora com uma certa autonomia, mas que terá de viver, sempre, dentro dum Ministério e sob as ordens duma entidade política, móvel, a cada momento, como é o Ministro.

A nosso ver a fórmula que pode assegurar uma grande parte das vantagens dum organismo do Estado, sem os seus defeitos, é a que resulta da ligação do Estado com o capital particular, numa sociedade commercial.

Uma tal sociedade, embora tendo o Estado como grande accionista, gozará da estabilidade precisa para exercer, com vantagem, para si e para o país, a sua indústria.

E a formula que preconizamos.

A algumas pessoas, tidas como autoridades no assunto, temos ouvido dizer: *tudo menos o que está.*

A isso respondemos com toda a franqueza e sinceridade: *tudo menos o que se projectou fazer com a frota mercante do Estado.*

Em tórno desta questão da frota têm-se feito as mais injustas e apaixonadas campanhas.

O Parlamento tem sido acusado de não resolver a questão com a devida urgência e celeridade.

Repare-se, porém, no seguinte: o problema não foi estudado pelos Governos que se seguiram ao armistício. Pode mesmo dizer-se que o Governó Sá Cardoso foi

quási surpreendido com a proposta dos banqueiros. Estes, sabêmo-lo nós, bem ao contrário do Govêrno, estudam o problema desde os primeiros meses do ano findo, de 1919, com o auxílio de técnicos competentes e dos melhores elementos.

Pois apesar disso, levaram meses antes de chegar a uma fórmula que por todos êles fôsse aceita sem discrepância.

A sua proposta ao Govêrno é de princípios de Outubro de 1919; a do Govêrno ao Parlamento é de meados dêste mesmo mês.

A proposta do Govêrno foi-nos distribuída, salvo êrro, na 3.^a década de Outubro.

¿O que se pretendia de nós?

¿Que estudássemos o problema ligeira e superficialmente?

¿E que o Parlamento o resolvesse por igual forma, pela forma que o Govêrno entendia que êle deveria ser resolvido?

Não será ocioso lembrar que a maior parte dos elementos que solicitámos às repartições públicas nos chegaram tardiamente, tendo sido preciso recorrer a alguns amigos pessoais para obter determinados elementos de estudo essenciais ao nosso trabalho.

Levámos alguns meses a estudar êste problema.

É certo.

Muito mais do que isso, porém, levaram os banqueiros a estudar e a assentar na proposta a apresentar ao Govêrno.

Com uma diferença a nosso favor: é que nós tivemos de estudar uma solução prática e possível, que conviesse ao Estado, e de traduzir essa solução num projecto que abrangesse o assunto em todos os seus aspectos e fôsse apresentado à Câmara em termos de poder ser discutido.

E tivemos, igualmente, de analisar, em detalhe, o projecto do Govêrno e dos banqueiros e as operações que a êle se ligavam, com o fim de elucidar devidamente o Parlamento e o país.

Julgamos não ter perdido o nosso tempo.

Nem o país perdeu tam pouco com a demora.

Sem o Parlamento talvez se tivesse feito a cedência da frota do Estado nos termos das propostas dos banqueiros e do Govêrno e nas condições que largamente apreciamos.

O Parlamento, tam injustamente atacado, evitou êsse mal ao país e às colónias.

E é agora êle quem retoma a iniciativa, que nunca devia ter deixado de estar nas mãos dos poderes públicos, para solucionar o problema procurando definir a posição do Estado em relação à entidade que tiver de explorar a sua frota mercante e as regras e bases fundamentais em que deve assentar essa exploração.

Urge dar solução ao problema.

Todos estamos de acôrdo com isso. Entendemos, porém, que não se deve sacrificar tudo à urgência dessa solução.

Os navios não estão inactivos. Os que estão às ordens do Govêrno Português continuam ao serviço da economia do país e das colónias e, mal ou bem, em exploração

pelos Transportes Marítimos. Por maiores que sejam os defeitos e até os prejuízos dessa exploração, a verdade é que êsses defeitos e êsses prejuízos nada são em confronto com os prejuízos que nos podem advir dum regime mal estudado, ao qual nos teremos de obrigar por um largo prazo e sem apêlo nem agravo

Os navios que estão ao serviço do Govêrno Inglês não deixam, pela demora da solução dêste problema, de nos ser entregues no momento em que o possam ou o devam ser, nos termos dos respectivos contratos e convenções. E à medida que se forem apresentando vão sendo utilizados, como os da restante frota do Estado, pelos Transportes Marítimos.

O problêma é urgente?

É, como todos os outros que imediatamente se prendem com a reconstituição nacional e com a fisionomia da nossa vida económica no *après la guerre*.

Cuidado, porém, com as pressas.

Terminando esta primeira parte do nosso relatório, devemos dizer que todas as suas conclusões não são mais do que deduções lógicas dos textos analisados e do conhecimento que temos do problema, pelo estudo que dêle fizemos.

Ninguém nos disse, como é óbvio, que os fundadores da Sociedade tinham em mira estes ou aqueles fins; que a proposta dos banqueiros, nesta ou naquela parte, visava a tais ou tais propósitos; que os mesmos banqueiros esperavam tais ou tais lucros ou contavam com tais ou tais resultados como certos.

Ninguém nos pôs ao par das ideias e dos fins dos organizadores da Sociedade que pretende explorar a frota do Estado e nesse sentido fez a sua proposta ao Govêrno.

É assim todo o trabalho apresentado não exprime senão a nossa opinião, que, de resto, procurámos documentar e fundamentar o melhor possível, mas que não tem a pretensão de traduzir a última palavra sobre o assunto.

Nós partimos do principio de que desde que uma hipótese se pode dar ela deve ser apreciada e considerada.

Ora todas as hipóteses estudadas, bem como todas as posições e situações previstas, estão neste caso. Daí a razão de ser das considerações que fizemos e que julgamos de toda a oportunidade enquanto o problema não tiver tido uma solução definitiva.

PARTE II

O problema da aplicação da frota mercante do Estado em harmonia com as necessidades do país e das colónias.

Projecto de substituição da proposta do Govêrno

¿Como se apresenta a questão que o Parlamento é chamado a resolver?

Excluída a proposta do Govêrno e visto tratar-se dum problema de mais alta importância para a vida económica do país e das colónias, cuja solução se pede ao Parlamento, forçoso é definir uma orientação que traduza a opinião da maioria dos membros das vossas comissões, e, segundo essa orientação, apresentar um projecto de substituição à referida proposta.

Seja-nos lícito nesta altura recordar que o trabalho que se nos pede é duma enorme responsabilidade.

Trata-se, nem mais nem menos, do que propor, sem elementos conhecidos, ao acaso, às escuras quási, e

depressa, o destino a dar à frota mercante do Estado, a maneira como se deve utilizar e empregar o maior instrumento da nossa riqueza pública, a aplicação económica de 150:000 toneladas, e as carreiras através de todos os mares e para atingir todos os continentes, que devem ser exploradas para servir os interesses do país e das colónias.

Sabido é que a proposta do Governo vinha inteiramente desacompanhada de elementos de estudo que nos habilitassem a definir uma orientação e a traçar um caminho.

As vossas comissões, porém, a despeito de tudo, entenderam que lhes competia abordar este problema magno da vida nacional e apresentar uma solução que o resolvesse, satisfazendo a economia do país e das colónias.

Aparte a questão duma alta importância que é definir se a frota deve ou não continuar a ser explorada pelo Estado, e, no caso negativo, qual deve ser a forma por que o Estado deverá fazer a cedência ou transferência dos seus navios e a organização, constituição, funcionamento e relações com o Estado da empresa ou sociedade exploradora, um problema maior ainda se apresenta o qual é o de se definir a utilização e aplicação dos mesmos navios.

É assim :

- ¿ Que serviços de navegação se devem estabelecer ?
- ¿ Que carreiras se devem lançar ?
- ¿ Que dotações de navios se devem atribuir a essas carreiras ?
- ¿ Que regime se deve estabelecer para cada uma delas ?
- ¿ Que carreiras devem ser as preferidas ?
- ¿ Quais os interesses que as reclamam e as recomendam ?
- ¿ Em que termos esses interesses, porventura muito legítimos, podem ser atendidos dentro das possibilidades e disponibilidades da frota ?

Como se vê, é toda a economia nacional e colonial em jogo.

Resolver o problema da aplicação da frota sem entrar em linha de conta, pelo menos, com os números que traduzem algumas das características essenciais do nosso comércio externo (estrangeiro e colónias) seria o mesmo do que edificar um castelo sobre a areia.

É então, para se poder chegar a conclusões seguras, ¿ quanto trabalho preparatório de análise e de investigação ?

Questões que se levantam sobre os valores que representam o nosso comércio geral e a respectiva participação do nosso comércio marítimo; sobre a participação da marinha mercante no nosso comércio marítimo e no movimento dos nossos portos; sobre as correntes do nosso comércio geral e do nosso comércio marítimo, e, portanto, as direcções em que convém lançar as novas carreiras; sobre os encargos em ouro que o país paga pelos fretes que nos fazem os navios estrangeiros, etc.

Não poucos males nos têm vindo do facto de se determinarem carreiras e serviços de navegação sem o devido conhecimento dos números que traduzem os índices comerciais dessas mesmas carreiras e serviços.

É o que pretendemos evitar.

Propomos carreiras e serviços, mas com a consciência do que fazemos, tendo em vista as actuais condições económicas do País e das colónias, e as necessidades de vária espécie que recomendam a existência dessas carreiras.

Apreciamos, por consequência, devidamente, o volume de operações e transacções comerciais de que elas poderão participar directa e imediatamente.

Procuramos, enfim, achar a solução do problema com os olhos bem abertos.

¿ Qual é o valor do nosso comércio geral e a participação nesse comércio, respectivamente, do nosso comércio marítimo e do nosso comércio por via terrestre ?

Em 1913 o nosso comércio geral, importações e exportações reunidas, excluindo o ouro e prata em barra e em moeda, foi de mercadorias num valor, de escudos 167:261.200\$.

É sabido que todo o comércio de Portugal é feito pelo mar, excepto uma parte do comércio feito com a Espanha e com a França.

A totalidade do comércio com estes países foi, neste ano :

	Valores em escudos
Comércio geral com a Espanha	13:894.600
Comércio geral com a França	9:580.600
	<u>23:475.200</u>

As nossas estatísticas de comércio marítimo limitam-se a registar o número de toneladas das mercadorias carregadas e descarregadas por portos, por bandeiras e por procedências e destinos, não nos dando os seus respectivos valores.

Temos, portanto, de recorrer a um método indirecto para achar esses valores.

Vejamos, na nossa estatística, dez países cujo comércio com Portugal se faz todo por via marítima, e apuremos o valor médio de cada tonelada das mercadorias transaccionadas nesse ano de 1913 e com esses países.

Façamos a exclusão da Inglaterra pela influência que o carvão, que principalmente dali recebemos, pode ter no nosso cálculo.

Mercadorias transportadas, em 1913, em navios a vapor e à vela

	Toneladas	Valores em escudos
Bélgica	245:832	7:127.600
Dinamarca	8:569	875.200
Estados Unidos da América	302:751	13:957.900
Estados Unidos do Brasil	159:305	8:822.300
Holanda	167:238	5:241.700
Marrocos	7:135	198.700
Itália	48:806	3:057.200
Noruega	24:910	2:563.700
República Argentina	120:363	5:318.600
Suécia	29:432	1:001.500
	<u>1.114:341</u>	<u>48:164.400</u>

Achamos assim, como valor médio de cada tonelada de mercadorias transaccionadas nesse ano, 43\$.

O nosso comércio marítimo com a Espanha e com a França foi, nesse ano de 1913 :

Mercadorias carregadas e descarregadas, atribuindo a cada tonelada 43\$

	Toneladas	Valores em escudos
Espanha	79:917	3:436.431
França	186:424	8:016.232

Por diferença achamos, portanto, e por aproximação, o comércio geral feito por via terrestre com estes países :

	Valores em escudos		
	Por via terrestre e marítima	Por via marítima	Por via terrestre
Espanha	13:894.600	3:436.431	10:458.169
França	9:580.600	8:016.232	1:564.368
	<u>23:475.200</u>	<u>11:452.663</u>	<u>12:022.537</u>

Apuramos assim que o nosso comércio marítimo e terrestre foi, em 1913, o seguinte:

	Valores em escudos	
Comércio marítimo	155:238.663	92,9 %
Comércio terrestre	12:022.537	7,1 %
	<u>167:261.200</u>	

Em 1916 o nosso comércio geral, importações e exportações reunidas, foi de 243:344.900 escudos,

O comércio com a Espanha e França, isto é, o comércio com os países com quem temos relações, parte por via terrestre e parte por via marítima, foi o seguinte:

	Valores em escudos	
Comércio geral com a Espanha	18:271.800	
Comércio geral com a França	23:244.800	
	<u>41:516.600</u>	

Achemos pelo mesmo processo que empregamos para o ano de 1913 o valor médio, por tonelada, das mercadorias transaccionadas:

Mercadorias transportadas, em 1916, em navios a vapor e à vela

	Toneladas	Valores em escudos
Bélgica	326	239.300
Dinamarca	41:330	2:627.100
Estados Unidos da América	324:277	35:129.700
Estados Unidos do Brasil	81:172	8:476.200
Holanda	23:814	7:801.400
Itália	24:137	4:180.300
Marrocos	19:738	846.900
Noruega	33:563	2:330.100
República Argentina	68:463	8:991.600
Suécia	34:275	2:118.800
	<u>651:095</u>	<u>72:741.400</u>

Encontramos para esse valor médio 112\$.

Temos razões para supor, como vamos ver, que este valor médio é muito elevado para as mercadorias transaccionadas, nesse ano, com a Espanha e com a França.

A admitir esse valor de 112\$ por tonelada, e visto que o nosso comércio com a Espanha foi representado por 92:902 toneladas, teríamos de concluir que de 18:271 contos, números redondos, de comércio total com aquele país, em 1916, 10:405 contos diziam respeito ao comércio marítimo.

E este, que em 1913 foi 25 por cento do comércio total com o país vizinho, passaria a ser, em 1916, superior a 50 por cento, o que nada autoriza a supor nem a acreditar.

Índice mais seguro é o comércio com a França.

Neste ano de 1916 pode dizer-se que todo ele, ou quasi todo ele, foi feito por via marítima.

As nossas estatísticas representam-no por 358:386 toneladas, no valor de 23:245 contos, números redondos, o que dá um valor médio de 64\$ por tonelada das mercadorias transaccionadas.

Aplicando este valor ao comércio marítimo com a Espanha teremos:

$$92:902 \text{ toneladas} \times 64\$ = 5:945.728\$$$

E concluímos, portanto, por aproximação, que o comércio com a Espanha teria sido, em 1916, assim representado:

	Valores em escudos	
Comércio marítimo	5:945.728	32 %
Comércio por via terrestre	12:326.072	68 %
	<u>18:271.800</u>	

Em 1913 os números que exprimiram, segundo os nossos cálculos, o comércio com a Espanha, como vimos atrás, foram os seguintes:

	Valores em escudos	
Comércio marítimo	3:436.431	24 %
Comércio por via terrestre	10:458.169	76 %
	<u>13:894.600</u>	

Podemos, pois, concluir qual foi a provável participação do comércio terrestre e do comércio marítimo no comércio geral do país em 1916:

	Valores em escudos	
Comércio marítimo	231:019.828	95 %
Comércio terrestre	12:326.072	5 %
	<u>243:344.900</u>	

Estes números são, por si, suficientemente elucidativos e põem em foco a importância do comércio marítimo de Portugal e, por consequência, do problema que se debate.

Portugal é um país cujo comércio marítimo equivale em média, a 94 % do comércio total.

Qual é a participação da marinha mercante nacional no nosso comércio marítimo?

Convém recordar que a marinha mercante nacional goza do privilégio de bandeira no serviço de cabotagem nas costas de Portugal continental e ilhas adjacentes. Goza do mesmo privilégio entre as colónias da África Ocidental e a metrópole.

E, portanto, proibido o comércio marítimo, por navios estrangeiros, entre as colónias da África Ocidental e a metrópole, sendo igualmente proibida a cabotagem, na metrópole e nas colónias, feita por navios que não sejam portugueses.

Em 1913 foram carregadas e descarregadas nos nossos portos 4:357.674 toneladas de mercadorias.

A pequena cabotagem, feita por barcos nacionais, teve neste comércio, uma participação de 409:025 toneladas.

O comércio feito por navios de longo curso e grande cabotagem foi, portanto, representado, neste ano, por 3:948.649 toneladas.

Veja-se agora a participação da marinha mercante nacional nesse comércio de longo curso e grande cabotagem:

	Toneladas carregadas e descarregadas	
Navios estrangeiros	3.684:534	93,4 %
Navios nacionais	264:115	6,6 %
	<u>3.948:649</u>	

É interessante apurar nestas 264:115 toneladas de mercadorias transportadas, por navios nacionais qual a participação das colónias da África Ocidental, em cujo comércio os navios nacionais gozam do privilégio de bandeira, e onde, portanto, os navios estrangeiros não podem ir fazer-lhes concorrência nos fretes para a metrópole; e qual a participação da África Oriental, onde não existe esse privilégio, mas onde vigora, nas

suas relações com a metrópole, um grande diferencial protector da bandeira nacional.

Mercadorias transportadas por navios nacionais de longo curso e grande cabotagem em 1913

	Toneladas
Comercio com a África Ocidental	144:775
Comercio com a África Oriental	28:585
	<u>173:360</u>
Comercio em concorrência com outras bandeiras	90:755
	<u>264:115</u>

¡Achamos assim, em conclusão, que a marinha mercante nacional dum país, cujo comércio geral é feito por via marítima, na razão de 94 por cento, participa desse comércio nas carreiras em que elle se faz, em concorrência com as marinhas estrangeiras, na razão de 3 por cento!

Mercadorias transportadas por navios nacionais e por navios estrangeiros em livre concorrência

	Toneladas	
Navios estrangeiros	3.684:534	93 0/0
Navios nacionais	90:755	3 0/0
	<u>3.775:289</u>	

As estatísticas inglesas indicando a situação relativa das marinhas mercantes de diversos países e a participação dessas marinhas no seu comércio nacional mostravam-nos antes da guerra, por exemplo, a Holanda, país pequeno, mais pequeno do que o nosso, e com uma costa marítima inferior à nossa, com uma participação de 26 por cento da sua frota marítima no seu comércio geral; a Dinamarca com 56 por cento; a Bélgica, potência marítima sem tradições, com uma participação de 12 a 13 por cento; a França com 25 por cento; a Itália igualmente com 25 por cento, etc.

¡A marinha mercante portuguesa é atribuída por essas estatísticas uma participação de 2 por cento!

Como vemos, esta percentagem não está muito longe da verdade.

O ano de 1916 é um ano excepcional, um ano de plena guerra e já um ano de guerra submarina. O comércio não era livre e os navios faltavam em todos os mares e em todas as direcções. Convém não esquecer estes factos na análise dos números que se vão seguir.

Foram neste ano, carregadas e descarregadas, nos nossos portos metropolitanos, 3.319:427 toneladas de mercadorias.

A pequena cabotagem (navios nacionais) teve neste comércio uma participação de 326:853 toneladas.

O comércio feito por navios de longo curso e grande cabotagem foi, portanto, representado, nesse ano, por 2.992:574 toneladas.

A participação da marinha mercante nacional no comércio feito por navios de longo curso e de grande cabotagem foi a seguinte:

	Toneladas carregadas e descarregadas	
Navios estrangeiros	2.508:067	84 0/0
Navios nacionais	484:507	16 0/0
	<u>2.992:574</u>	

Os navios mercantes estrangeiros, por motivo da guerra, passaram a vir com menos frequência aos nos-

sos portos. Aos navios nacionais foi, portanto, exigido um maior esforço. Houve, naturalmente, necessidade de lançar carreiras que substituíssem ou compensassem, nos limites do possível, as carreiras estabelecidas pelos navios estrangeiros que tocavam em Lisboa e que a guerra fez afastar dos nossos portos.

São esses os factos que se traduzem nos números supra indicados.

A participação do comércio das colónias de África no movimento de mercadorias transportadas neste ano foi a seguinte:

Mercadorias transportadas por navios nacionais de longo curso e grande cabotagem em 1916

	Toneladas
Comercio com a África Ocidental	120:317
Comercio com a África Oriental	55:078
	<u>175:395</u>
Comercio noutras direcções e onde não se faziam sentir os privilégios de bandeira	309:112
	<u>484:507</u>

Própriamente, em 1916, não havia concorrência comercial nos mares. Quem tinha navios empregava-os para com elles acudir às mais urgentes necessidades da guerra e, designadamente, nos serviços de transporte de tropas e no reabastecimento e transporte das mercadorias e produtos alimentares mais essenciais à vida.

Nesse ano as mercadorias transportadas por navios nacionais e por navios estrangeiros, feita a exclusão do nosso comércio de África e da pequena cabotagem, traduzem-se pelos seguintes números:

Mercadorias transportadas por navios nacionais e por navios estrangeiros em direcções onde se não fazia sentir o privilegio da bandeira.

	Toneladas	
Navios estrangeiros	2.508:067	89 0/0
Navios nacionais	309:112	11 0/0
	<u>2.817:179</u>	

¡Ocorre lembrar como teria sido afitiva a nossa situação se, por efeito duma neutralidade acomodaticia, como muitos aconselhavam, os aliados tivessem, simplesmente, proibido os seus navios de visitar os nossos portos!

Tam grande era e é a nossa dependência das marinhas mercantes dos outros países!

¿Qual é a participação da marinha mercante nacional no movimento dos nossos portos?

Em 1917, na sessão de 22 de Fevereiro, tratando deste assunto, dizíamos nós na Câmara dos Deputados:

«Os nossos portos metropolitanos eram frequentados, antes da guerra, por cerca de 8:000 navios de longo curso, deslocando perto de 25 milhões de toneladas, navios esses que, muito naturalmente, satisfaziam a todas as necessidades do nosso comércio exterior.

Dêstes navios, simplesmente 148, com pouco mais de 300:000 toneladas, incluindo já nesse número os de grande cabotagem, eram portugueses. Os ingleses tiveram neste movimento, segundo a estatística de 1913, que estamos seguindo, uma representação de 2:326 navios a vapor, com 9.988:000 toneladas, e os alemães uma representação de 1:996 navios a vapor, com 7.413:000 toneladas.

Registe-se a propósito o enorme acréscimo da marinha alemã no movimento dos nossos portos, reparando que em 1889 simplesmente nos visitaram 656 navios daquele país, e registe-se também o facto da marinha inglesa ter, no mesmo ano de 1889, mandado aos portos portugueses da metrópole 2:136 navios, e em 1913, 2:326.

Era mesquinha, como se sabe, a participação da nossa marinha mercante no comércio nacional. Não passava de 2 por cento, o que nos colocava numa situação de deprimente inferioridade em relação aos outros países que dispõem de marinha mercante. Nada ou quasi nada avançámos neste longo período de vinte e cinco anos. Em 1889 acusam as estatísticas uma frequência de 137 navios portugueses nos portos nacionais. Em 1913 acusam as mesmas estatísticas 148 navios, ou sejam mais 11, o que nada é num acréscimo de 59 por cento que teve o movimento dos nossos portos.

Visitaram-nos 4:870 navios a vapor em 1889 e 7:738 em 1913».

Revedo o nosso estudo e estendendo-o a toda a navegação, à vela e a vapor, que visitou os nossos portos nesse ano apuramos o seguinte:

**Embarcações entradas nos nossos portos em 1913
(navios à vela e a vapor)**

	Número	Toneladas
Pequena cabotagem, bandeira nacional	3:234	1.424:846
Grande cabotagem e longo curso, bandeira nacional e estrangeira	7:404	23.143:274
	<u>10:638</u>	<u>24.568:120</u>

Na grande cabotagem e longo curso vejamos a participação da bandeira nacional:

Participação da bandeira nacional na grande cabotagem e longo curso

	Número	Toneladas
Navios estrangeiros	7:069	22.735:126
Navios nacionais	335	408:148
	<u>7:404</u>	<u>23.143:274</u>

Estas 335 entradas de navios nacionais nos nossos portos, classificam-se, como segue, quanto às procedências dos mesmos navios:

Classificação quanto às procedências dos 335 navios nacionais entrados nos nossos portos em 1913

Portos nacionais:

	Numero	Toneladas
Colónias portuguesas:		
África Ocidental	87	244:123
África Oriental	12	60:459
Continente e ilhas	2	1:238
	<u>101</u>	<u>305:820</u>

Portos estrangeiros:

Espanha	46	7:515
Marrocos	28	2:866
Estados Unidos da América	26	18:451
França	4	2:064
Inglaterra	85	54:041
Outros países	45	17:391
	<u>234</u>	<u>102:328</u>

Resumo

	Numero	Toneladas
Portos nacionais	101	305:820
Portos estrangeiros	234	102:328
	<u>335</u>	<u>408:148</u>

Vemos assim, pelo número dos navios nacionais procedentes dos portos estrangeiros e pela respectiva tonelagem, tratar-se, na maior parte, de navios de vela.

Realmente, navios a vapor portugueses entrados nos nossos portos, em 1913, vindos de portos estrangeiros, em concorrência comercial com os navios a vapor doutros países, encontramos sómente os seguintes:

Classificação quanto às procedências dos 62 navios a vapor nacionais entrados nos nossos portos e vindos de portos estrangeiros em 1913.

	Numero	Toneladas
Espanha	10	5:241
Inglaterra	48	51:761
Outros países	4	9:071
	<u>62</u>	<u>66 073</u>

Por outro lado, e em contraste com estes números, os navios a vapor estrangeiros que, nesse ano, entraram nos nossos portos foram, número exacto, 6:524, deslocando 22.646:809 toneladas.

Não contando, pois, com os navios da nossa pequena e grande cabotagem e com os das nossas carreiras de África, sob o regime duma larga protecção de bandeira e fazendo carreiras, como as da África Ocidental, onde é proibida toda a concorrência estrangeira, concluímos que a relação em que estavam, antes da guerra, os navios da nossa marinha mercante com os navios das marinhas mercantes, estrangeiras, no movimento comercial dos nossos portos e em comércio livre era a seguinte:

Embarcações nacionais e estrangeiras, em comércio livre, em 1913

Navios a vapor e à vela reunidos:

	Numero	Toneladas
Estrangeiros	7:069 97 %	22.735:126 99,6 %
Nacionais	234 3 %	102:228 0,4 %
	<u>7:303</u>	<u>22.837:354</u>

Navios a vapor:

Estrangeiros	6:524 99,1 %	22.646:809 99,8 %
Nacionais	62 0,9 %	66:073 0,2 %
	<u>6:586</u>	<u>22.712:882</u>

Este é um dos quadros mais dolorosos da nossa vida económica nacional!

No ano de 1916 achamos:

**Embarcações entradas nos nossos portos em 1916
(navios a vela e a vapor)**

	Numero	Toneladas
Pequena cabotagem, bandeira nacional	2:972	1.104:121
Grande cabotagem e longo curso, bandeira nacional e estrangeira	4:312	8.673:990
	<u>7:284</u>	<u>9.778:111</u>

Participação da bandeira nacional na grande cabotagem e longo curso

	Número	Toneladas
Navios estrangeiros	3:769	7.982:851
Navios nacionais	543	691:139
	<u>4:312</u>	<u>8.673:990</u>

Classificação quanto as procedências dos 543 navios nacionais entrados nos nossos portos em 1916

Portos nacionais:

	Número	Toneladas
Colónias portuguesas:		
África Ocidental	83	240:019
África Oriental	19	92:557
Índia	2	11:625
Continentes e ilhas	56	130:239
	<u>159</u>	<u>474:440</u>

Portos estrangeiros:

	Número	Toneladas
Espanha	94	25:914
Marrocos	41	11:550
Estados Unidos da América	45	47:037
França	32	31:790
Inglaterra	122	87:373
Outros países	50	13:035
	<u>384</u>	<u>216:699</u>

Resumo

	Número	Toneladas
Portos nacionais	159	474:440
Portos estrangeiros	384	216:699
	<u>543</u>	<u>691:139</u>

Como em 1913, uma grande parte dos navios nacionais entrados nos nossos portos, vindos de portos estrangeiros, foram navios de vela.

De navios a vapor nacionais, vindos de portos estrangeiros, acusam as estatísticas as seguintes entradas:

Classificação quanto as procedências dos 135 navios a vapor nacionais entrados nos nossos portos e vindos de portos estrangeiros em 1916.

	Número	Toneladas
Espanha	30	22:153
Estados Unidos da América	5	22:061
França	17	29:002
Inglaterra	61	80:472
Itália	4	4:766
Marrocos	18	10:098
	<u>135</u>	<u>168:552</u>

Os navios a vapor, estrangeiros, entrados neste ano de 1916 nos nossos portos foram, número exacto, 3:076, deslocando 7.766:972 toneladas.

Concluimos então ter havido em 1916 a seguinte relação entre os navios nacionais e estrangeiros que visitaram os nossos portos, exclusão feita da pequena cabotagem e dos navios das nossas carreiras de África:

Embarcações nacionais e estrangeiras em comércio livre em 1916

Navios a vapor e à vela reunidos:

	Número	Toneladas		
Estrangeiros	3:769	91 %	7.982:851	98 %
Nacionais	384	9 %	216:699	2 %
	<u>4:153</u>		<u>8.199:550</u>	

Navios a vapor:	Número	Toneladas		
Estrangeiros	3:076	96 %	7.766:972	98 %
Nacionais	135	4 %	168:552	2 %
	<u>3:211</u>		<u>7.935:524</u>	

Nunca os números foram tão claros e sugestivos. O doloroso quadro que vimos a propósito do ano de 1913 é, pois, um quadro permanente da nossa vida económica nacional.

Seja-nos aqui permitido lembrar algumas considerações que fizemos à Câmara, em 1917, quando duma interpelação sobre a crise das subsistências e transportes marítimos, e na qual tanto se debateu a questão da aplicação dos navios ex-alemães e toda a nossa política de transportes marítimos;

«A nossa crise de subsistências, dizíamos nós, agravava-se com as proezas dos submarinos, quaisquer que sejam os navios que eles metam no fundo.

É o resultado da nossa dependência quasi humilhante das marinhas mercantes estrangeiras! Ainda não perdemos, felizmente, nenhum dos velhos navios da nossa marinha mercante, e, todavia, aumenta cada dia o nosso isolamento, e as nossas dificuldades crescem a olhos vistos. Pois não será tempo de pensarmos a valer na organização da nossa marinha mercante, pondo de parte os velhos processos de administração política económica, que são responsáveis por um tal estado de cousas?»

E acrescentávamos:

«Torna-se preciso hoje, mais do que nunca, pensarmos a sério no nosso futuro económico. Esta guerra é uma guerra de posições económicas. Ou procuramos garantir uma posição, e essa, grande ou pequena, seja ela qual for, só é possível dispondo nós duma marinha mercante, ou abandonamos, como sempre, os nossos destinos ao acaso, e então nada teremos de que nos queixar pelos desastres que nos esperam.

A decadência da nossa marinha mercante é a resultante lógica duma defeituosa política económica e colonial que, em vez de proteger essa instituição, reconhecidamente nacional, com subsídios directos, como se faz em toda a parte, a protege com diferenciais de bandeira e favores pautais que, por um lado, dificultam o natural progresso e desenvolvimento das colónias, e, por outro lado, criam um regime de monopólio que não corresponde ao fim que se deve ter em vista.

A nossa companhia de navegação mais importante é a conhecida Empresa Nacional de Navegação. Seguir a sua evolução é seguir a evolução da nossa marinha mercante nos nossos dias.

Data de 1881 o seu primeiro contrato com o Estado: doze viagens entre Lisboa e Mossamedes, com vapores de 1:800 toneladas e 10 milhas e meia de velocidade; viagens mensais entre Cabo Verde e a Guiné, com vapores de 450 toneladas e 9 milhas de velocidade; tarifas reguladas de acordo com o Estado, e um subsídio de 30 contos pelo serviço entre Cabo Verde e a Guiné.

Isto foi há trinta e seis anos.

Dez anos depois, pelo contrato de 1901, foi criada mais uma carreira mensal para Mossamedes, e estabelecida a condição dos novos vapores a adquirir pela Empresa não terem menos de 2:800 toneladas e uma velocidade de 12 milhas.

É quasi o regime de hoje. O que temos, pois, avançado nestes últimos vinte e seis anos de serviço para a África Ocidental? Nada ou quasi nada.

Belo contrato de 1898, em matéria de velocidade, ficamos nas 12 milhas da carreira de Angola e nas 10 milhas da carreira de Cabo Verde e Guiné.

A tonelagem dos vapores de Angola ficou também nas 2:800 toneladas do contrato de 1901.

Não aumentou o número de viagens; foi simplesmente melhorado o serviço da Guiné e destinado um vaporzinho para a cabotagem em S. Tomé.

Para o Estado o que teve importância foi o ter desaparecido o subsídio pelo serviço de Cabo Verde.

A nossa política de protecção à marinha mercante é a política dos menores subsídios!

Pelo contrato de 1905 continuou, mais ou menos, o regime anterior, no que respeita à tonelagem: vapores de 2:800 toneladas para a costa ocidental e de 1:000 toneladas para a Guiné.

Continuou o mesmo número de viagens e continuaram as mesmas tarifas.

Criou-se a cabotagem de Angola com um subsídio de 10 contos, reduzido a metade ao fim de cinco anos, e pago pela provincia; e a de Moçambique, nos mesmos termos, com um subsídio inicial de 36 contos.

Pelos contratos de 1903 e 1905 foi lançada a carreira de Moçambique, sempre dentro destes moldes de administração colonial, com um subsídio de 562 contos, dividido por seis anos, sendo 144 contos no primeiro ano, 120 no segundo, 96 no terceiro, 72 no quarto, 60 no quinto e outros 60 no sexto.

O mesmo critério dominante inspira os nossos estadistas nesta ramo da nossa politica económica e colonial há 36 anos a esta parte: o dos menores subsídios.

Os resultados não se pode dizer que sejam de molde a nos felicitar.

Por toda a parte, dentro de determinados subsídios, que se mantêm ou que se aumentam, estabeleceu-se uma escala descendente de tarifas, procura-se melhorar os serviços da marinha mercante, aumentando o número de navios que servem determinadas carreiras, e a sua tonelagem, velocidade, etc.

Entre nós é tudo às avessas.

Estabelecido um determinado serviço, procuramos fixá-lo dentro de normas improgressivas com o menor esforço financeiro para o Tesouro, isto é, com os menores subsídios.

Os resultados vêm-se.

Persistir neste caminho é persistir no erro, e no erro que nos trouxe à situação presente.

Chegados ao fim da guerra, dizemos nós agora, com uma posição marcada do lado dos vencedores, dispo de uma frota mercante considerável, não será o momento de começarmos uma vida nova, de franca independência comercial e económica, tendo na nossa mão os meios de vida indispensáveis para nos valorizarmos por nós mesmos, com o nosso esforço e com o nosso trabalho?

Mal irá a Portugal se assim o não fizermos, nós, os que, na hora presente, somos responsáveis pelos seus destinos.

Quais são as correntes estabelecidas do nosso comércio geral?

Para responder a esta pergunta, com a possível justiça, temos de ver o problema como elle se apresentava antes da guerra e de apreciar as modificações que a guerra lhe introduziu.

Vejam os em 1913. O comércio geral do país foi, neste ano, de 167:261.200\$, assim distribuído e assim representado quanto às percentagens sobre o comércio total:

I. Colónias portuguesas:	Valores em escudos	Percentagens
a) África Ocidental	19:273.100	11,5
b) África Oriental	3:613.700	2,1
c) Ásia e Oceania	114.100	0,7
	<u>23:000.900</u>	

II. Países estrangeiros:	Valores em escudos	Percentagens
a) Espanha	13:894.600	8,3
b) Norte da Europa.—Grupo ocidental:		
Alemanha	25:445.900	
Bélgica	7:127.600	
França	9:580.600	
Holanda	5:241.700	
Inglaterra	34:964.200	
	<u>82:360.000</u>	49,2
c) Norte da Europa.—Grupo Oriental:		
Dinamarca	875.200	
Noruega	2:563.700	
Rússia	2:444.300	
Suécia	1:001.500	
	<u>6:884.700</u>	4,1
d) Mediterrâneo central e ocidental:		
Áustria	2:113.200	
Egipto	248.000	
Itália	3:057.200	
Marrocos	198.700	
Suíça	935.000	
	<u>6:552.100</u>	3,9
e) Estados Unidos da América	13:957.900	8,3
f) Estados Unidos do Brasil, República Argentina e Uruguai:		
Brasil	8:822.300	
Argentina	5:318.600	
Uruguai	320.300	
	<u>14:461.200</u>	8,6
g) Outros países, e procedências e destinos não mencionados nas estatísticas	6:149.800	3,3
	<u>144:260.300</u>	

Resumo	Valores em escudos	Percentagens
Colónias portuguesas	23:000.900	
Países estrangeiros	144:260.300	
	<u>167:261.200</u>	

Vejam os agora em 1916. O comércio geral do país foi, neste ano, de 243:344.900\$ assim distribuído e assim representado quanto às percentagens sobre o comércio total:

I. Colónias portuguesas:	Valores em escudos	Percentagens
a) África Ocidental	30:479.900	12,5
b) África Oriental	6:236.900	4,5
c) Ásia e Oceania	231.600	0,9
	<u>36:948.400</u>	
II. Países estrangeiros:		
a) Espanha	18:271.800	7,5
b) Norte da Europa.—Grupo ocidental:		
Alemanha	163.900	
Bélgica	239.300	
França	23:244.800	
Holanda	7:801.400	
Inglaterra	80:315.800	
	<u>111:765.200</u>	45,9
A transportar	130:037.000	

	Valores em escudos	Porcen- tagens
<i>Transporte</i>	130:037.000	
c) Norte da Europa.— Grupo oriental:		
Dinamarca	2:627.100	
Noruega	2:330.100	
Rússia	187.300	
Suécia	2.118.800	
	<u>7:263.300</u>	2,9
d) Mediterrâneo central e ocidental:		
Áustria	1.300	
Egipto	626.300	
Itália	4:180.300	
Marrocos	846.900	
Suíça	1:044.800	
	<u>6:699.600</u>	2,7
e) Estados Unidos da América . .	35:129.700	14,4
f) Estados Unidos do Brasil, República Argentina e Uruguai:		
Brasil	8:476.200	
Argentina	8:991.600	
Uruguai	567.300	
	<u>18:035.100</u>	7,4
g) Outros países, e procedências e destinos não mencionados nas estatísticas	9:231.800	3,3
	<u>206:396.500</u>	

	Valores em escudos
Resumo	
Colónias portuguesas	36:948.400
Países estrangeiros	206:396.500
	<u>243:344.900</u>

Pelo confronto das respectivas percentagens o exame torna-se mais claro e as relações mais visíveis.

Percentagens exprimindo a participação das colónias portuguesas e dos países estrangeiros no comércio geral de Portugal, mercadorias importadas e exportadas pela metrópole, nos anos de 1913 e 1916, segundo os seus valores.

1. Colónias portuguesas:

	1913	1916
a) África Ocidental	11,5	12,5
b) África Oriental.	2,1	2,5
c) Ásia e Oceania	0,7	0,9
	<u>14,3</u>	<u>15,9</u>

II. Países estrangeiros:

	1913	1916
a) Espanha	8,3	7,5
b) Norte da Europa, grupo ocidental . . .	49,2	45,9
c) Norte da Europa, grupo oriental . . .	4,1	2,9
d) Mediterrâneo central e ocidental . . .	3,9	2,7
e) Estados Unidos da América	8,3	14,4
f) Brasil, República Argentina e Uruguai	8,6	7,4
g) Outros países	3,3	3,3
	<u>85,7</u>	<u>84,1</u>

Resumo

Colónias portuguesas	14,3	15,9
Países estrangeiros	85,7	84,1
	<u>100</u>	<u>100</u>

Vemos assim que as correntes estabelecidas do nosso comércio geral não foram muito modificadas, nas suas linhas gerais, com o estado de guerra.

O grande comércio que tínhamos com a Alemanha foi dividido pela Inglaterra, França e Estados Unidos da América, tendo tido este último país o maior quinhão desse comércio, não só no que respeita às importações como às exportações.

Não contando com o comércio com as nossas colónias, que deve ser examinado separadamente, e visto, segundo outros critérios que não sómente o critério comercial; nem tampouco com o comércio com o país vizinho, que se encontra numa posição especial, mercê da sua situação geográfica, em relação a nós, concluímos que as principais e grandes correntes do nosso comércio geral com os países estrangeiros são, pela sua ordem, as seguintes:

	1913	1916
1. ^a Países do Norte da Europa.— Alemanha, Bélgica, França, Holanda e Inglaterra	49,2	45,9
2. ^a Estados Unidos da América	8,3	14,4
3. ^a Brasil e Repúblicas Sul-Americanas do Atlântico	8,6	7,4

Vamos, por outro caminho, achar a confirmação deste facto analisando as principais correntes do nosso comércio marítimo.

Quais são as correntes estabelecidas do nosso comércio marítimo?

Nesta parte do nosso estudo devemos considerar, como é óbvio, o movimento das mercadorias carregadas e descarregadas nos nossos portos, por procedências e destinos, não contando com o chamado comércio de pequena cabotagem, nem com as transacções realizadas entre os portos do continente e das ilhas.

Assim compreendido o comércio marítimo de Portugal com as nossas colónias e com os países estrangeiros, foi, em 1913, de 3.948:649 toneladas, que se representam da maneira seguinte:

Comércio marítimo de Portugal com as colónias e com os países estrangeiros em 1913

	Toneladas	
Mercadorias descarregadas	2.608:980	
Mercadorias carregadas	1.339:669	
	<u>3.948:649</u>	

Este volume de transacções teve lugar da maneira que se menciona no seguinte quadro:

Desenvolvimento do comércio marítimo de Portugal com as colónias e com os países estrangeiros em 1913

	Mercadorias Toneladas		Soma	Total	Porcentagens
	Descarregadas	Carregadas			
<i>Colónias portuguesas:</i>					
a) África ocidental	71.480	73.295	—	144 775	3,6
b) África oriental	12.024	16.561	—	28 585	0,7
c) Ásia e Oceânia	—	556	—	556	0,01
				<u>173.916</u>	
<i>II Países estrangeiros:</i>					
a) Espanha	81.228	48.689	—	79.917	2
b) Norte da Europa—Grupo ocidental:					
Alemanha	141.844	107 057	248.901		
Bélgica	146.263	99 569	245 832		
França	98 690	87.734	186 424		
Holanda	65 413	101.825	167.238		
Inglaterra					
Várias mercadorias	262 928	418 662	681 590		
Inglaterra	715.138	814 847	1.529 985		
Carvão	1 340 549	—	1.340 549	2 870.534	72,7
c) Norte da Europa—Grupo oriental:					
Dinamarca	848	7.721	8.569		
Noruega	22.995	1 915	24.910		
Rússia	16 174	10 729	26 903		
Suécia	21.478	7.954	29.432		
	61.495	28 319	—	89.814	2,3
d) Mediterrâneo central e ocidental:					
Austria	17 831	5 680	23 511		
Egipto	—	63	63		
Itália	36 719	12 087	48 806		
Marrocos	787	6 348	7.135		
	55 337	24.178	—	79.515	2
e) Estados Unidos da América	143 756	158 995	—	302.751	7,7
f) Estados Unidos do Brasil, República Argentina e Uruguai:					
Brasil	7.766	151 539	159 305		
Argentina	118 914	1.499	120 4.3		
Uruguai	21 384	608	21.992		
	148 064	153.546	—	301.610	7,6
g) Outros países	29.909	20.683	—	50.592	1,39
				<u>3 774.733</u>	

Resumo

I Colónias portuguesas	173 916
II Países estrangeiros	3.774.733
	<u>3.948 649</u>

Em 1916 o comércio marítimo do país, consideradas as mesmas restrições que fizemos em 1913, foi assim representado:

Comércio marítimo de Portugal com as colónias e com os países estrangeiros em 1916

	Toneladas	
Mercadorias descarregadas	1.787:412	
Mercadorias carregadas	1.205:162	
	<u>2.992:574</u>	

Este volume de transacções teve lugar da maneira que se menciona no seguinte quadro:

Desenvolvimento do comércio marítimo de Portugal com as colónias e com os países estrangeiros em 1916

	Mercadorias Toneladas		Soma	Total	Porcentagens
	Descarregadas	Carregadas			
<i>I. Colónias portuguesas:</i>					
a) África ocidental	68.977	51.340	—	120 317	4
b) África oriental	40.428	14 650	—	55 078	1,9
c) Ásia e Oceânia	13 035	535	—	13 570	0,5
				<u>188 965</u>	
<i>II Países estrangeiros:</i>					
a) Espanha	56 829	36.073	—	92 902	3,1
b) Norte da Europa—Grupo ocidental:					
Bélgica	—	326	326		
França	94.733	263 653	358 386		
Holanda	5 559	18.255	23 814		
Inglaterra					
Várias mercadorias	266 719	508 748	775 467		
Inglaterra	367 011	790 982	1.157.993		
Carvão	882 309	—	882.309	2.040.302	68,1
c) Norte da Europa—Grupo oriental:					
Dinamarca	12 007	29.323	41.330		
Noruega	9.077	24 506	33 583		
Rússia	—	10	10		
Suécia	12 565	21.710	34.275		
	33.629	75 549	—	109.178	3,7
d) Mediterrâneo central e ocidental:					
Egipto	—	109	109		
Itália	12.725	11.412	24 137		
Marrocos	9 339	10 399	19 738		
	22 064	21 920	—	43.984	1,5
e) Estados Unidos da América	217 858	106 419	—	324.277	10,8
f) Estados Unidos do Brasil, República Argentina e Uruguai:					
Brasil	6 657	74 515	81 172		
Argentina	67.553	910	68.463		
Uruguai	—	930	930		
	74 210	76.355	—	150.565	5
g) Outros países	11 062	31 339	—	42.401	1,4
				<u>2 803.609</u>	

Resumo

I Colónias portuguesas	188 965
II Países estrangeiros	2 803 609
	<u>2.992 574</u>

Façamos o confronto e a análise das percentagens que acabamos de apreciar.

Percentagens exprimindo a participação das colónias portuguesas e dos países estrangeiros no commercio marítimo de Portugal, toneladas de mercadorias carregadas e descarregadas nos nossos portos metropolitanos, segundo as suas proveniências e destinos, com exclusão da pequena cabotagem, nos anos de 1913 e 1916

I. Colónias portuguesas:		1913	1916
a) Africa Ocidental		3,6	4
b) Africa Oriental		0,7	1,9
c) Asia-Oceania		0,01	0,5
		<u>4,31</u>	<u>6,4</u>

II. Países estrangeiros:		1913	1916
a) Espanha		2	3,1
b) Norte da Europa.— Grupo ocidental:			
	1913	1916	
Mercadorias várias	38,7	38,6	
Carvão (Inglaterra)	34	29,5	
			72,7
c) Norte da Europa.— Grupo oriental	2,3	3,7	
d) Mediterrâneo central e ocidental	2	1,5	
e) Estados Unidos da América	7,7	10,8	
f) Brasil, República Argentina e Uruguai	7,6	5	
g) Outros países	1,39	1,4	
			<u>95,69</u>
			<u>93,6</u>

Resumo	1913	1916
Colónias portuguesas	4,31	6,4
Países estrangeiros	95,69	93,6
	<u>100</u>	<u>100</u>

A mesma conclusão a que chegámos, há pouco, pelo exame do nosso comércio geral, expresso pelo valor das mercadorias transaccionadas, chegamos agora pelo exame do nosso comércio marítimo, expresso pelo peso dessas mercadorias, com a especificação das suas procedências e dos seus destinos.

Podemos, pois, dizer que o nosso principal comércio marítimo com os países estrangeiros é orientado segundo seguintes correntes:

	1913	1916
1.ª Países do Norte da Europa.— França, Inglaterra, Bélgica, Holanda e Alemanha	72,7	68,1
2.ª Estados Unidos da América	7,7	10,8
3.ª Brasil e Repúblicas Sul-Americanas do Atlântico	7,6	5

Concluimos por estes números que as grandes correntes do nosso comércio não foram sensivelmente modificadas pelos abalos e perturbações da grande guerra, e que essas grandes correntes que há pouco encontramos pelo exame do nosso comércio geral, expresso pelos valores das mercadorias transaccionadas, são as mesmas que agora se nos apresentam pelo exame do nosso comércio marítimo, expresso pelo peso e volume dessas mercadorias.

Quais são as companhias estrangeiras que participam actualmente do nosso comércio marítimo e em que direcções estão estabelecidos os seus serviços interessando o porto de Lisboa?

A grande guerra, que não modificou, nas suas linhas gerais, as grandes correntes do nosso comércio marítimo,

fez, todavia, com que mudassem os agentes desse comércio ou, melhor ainda, os agentes do respectivo tráfico.

Assim, em vez das companhias alemãs que visitavam, normalmente, os nossos portos, e, designadamente, o porto de Lisboa, estão hoje vindo ao Tejo muitos vapores de companhias belgas, holandesas, suecas e norueguesas, que pretendem substituir-se às companhias alemãs no seu comércio com Portugal.

Também os vapores americanos, que eram relativamente raros no Tejo, e nos nossos portos do continente, começaram a visitar-nos com certa frequência e assiduidade.

As companhias francesas procuram o seu lugar perdido com a guerra e também uma larga participação no comércio que anteriormente era feito pelos alemães. As belgas procuram uma posição que se harmonize com as suas pretensões de futura potência naval. As holandesas ganharam posições em substituição das companhias alemãs, posições essas que já hoje são consideráveis.

E todas elas, enfim, procuram lançar ao comércio do país a mesma rede que nos envolvia antes da guerra.

Em 1913 a navegação estrangeira, a vapor, que visitou o porto de Lisboa foi a que se representa no quadro seguinte:

Navios a vapor estrangeiros entrados em 1913 no porto de Lisboa, segundo as suas nacionalidades

Nacionalidades	Número de navios	Toneladas de Arqueação
Alemães	725	3.309:837
Americanos	—	—
Austriacos	25	124:680
Belgas	12	19:460
Brasileiros	—	—
Dinamarqueses	80	110:696
Espanhóis	166	334:563
Franceses	224	1.048:500
Holandeses	188	905:049
Inglêses	841	3.644:205
Italianos	61	186:142
Noruegueses	165	225:514
Russos	4	9:122
Suecos	52	78:679
Outros países	37	99:853

Predominaram, pela sua ordem, como vemos, os navios de companhias de navegação inglesas, alemãs, francesas, holandesas, espanholas, norueguesas e, por último, os navios de companhias dinamarquesas, italianas e suecas.

No momento em que escrevemos, pelos esclarecimentos que nos podem fornecer os anúncios do *Jornal do Comércio*, e pelos registos que conseguimos obter dum quadrímetro da capitania do porto de Lisboa, verifica-se o predomínio incontestado das companhias inglesas, e as novas posições conquistadas pelos navios de companhias americanas, belgas, holandesas e suecas.

Damos a seguir, a esse respeito, uma nota que julgamos deveras interessante.

Por ela se vê quais são as novas companhias que substituíram as antigas e conhecidas companhias alemãs que visitavam o porto de Lisboa antes da guerra.

Por ela se vê quais são as novas companhias das quais somos tributários, pelos fretes que nos fazem, e que, em grande parte, podiam e deviam ser feitos pela nossa marinha mercante.

Nota, das principais companhias de navegação estrangeiras cujos navios visitam actualmente os nossos portos, e em especial o Tejo, com a indicação dos seus agentes em Lisboa e a orientação das suas carreiras e serviços.

Agentes	Companhias, carreiras e serviços
E. Pinto Basto & C. ^a (Cais do Sodré, 64)	<i>Pacific Line.</i> —Carreiras entre a Inglaterra e portos do Mar do Norte, e o Sul do Brasil, Argentina e portos do Pacifico. <i>Hall's Line.</i> —Carreiras para Londres, com escala pelos portos do Algarve. <i>Head Line.</i> —Carreiras para Rotterdam e portos do Mar do Norte. <i>Fruterá Line.</i> —Carreiras entre a Inglaterra e o Mediterraneo. <i>The Union Castle Mail.</i> —Carreiras entre a Inglaterra e a Africa do Sul pelo Mediterraneo, e pelo Atlantico com escala pela Madeira, servindo, num e noutro caso, o porto de Lourenço Marques. <i>Várias companhias inglesas.</i> —Carreiras e serviços designadamente para Londres e para Glasgow, na Escocia.
Orey Antunes & C. ^a (P. do Bique da Ribeira)	<i>Tabre Line.</i> —Carreiras entre o Mediterraneo, Marselha e Barcelona, e a America do Norte, Providence e Nova York. <i>Sud Atlantique.</i> —Carreiras entre Bordéus e o Sul do Brasil, Rio da Prata e Argentina. <i>Mala Rial Holandesa.</i> —Carreiras entre os portos do Mar do Norte, França, Belgica, Alemanha e Holanda, e o Sul do Brasil e Argentina. <i>Compagnie Générale Transatlantique.</i> —Carreiras entre a França e os Estados Unidos da America. <i>Várias companhias.</i> —Carreiras e serviços para Inglaterra e outras para Nova York portos dos Estados Unidos da America do Norte.
Sociedade Torlades	<i>Messageries Maritimes.</i> —Carreiras e serviços entre a França e a America do Sul. <i>Furness Withy.</i> —Carreiras e serviços varios designadamente entre o Mar do Norte e o Mediterraneo.
João de Freitas Martins Lim. ^a (R. dos Fanqueiros, 42)	<i>Det Nordenffelske Dampskibsselskab.</i> —Carreiras entre a Suecia e Noruega e o Sul do Brasil.
Germano Serrão Ainaud (Cais do Sodré, 64)	<i>White Star Line.</i> —Carreiras e serviços varios designadamente para Inglaterra e America do Norte.
James Rawes & C. ^a (R. do Corpo Santo, 47)	<i>Mala Rial Inglesa.</i> —Carreiras entre a Inglaterra, Southampton, e os portos do Sul do Brasil, Rio da Prata e Argentina. <i>Nelson Line.</i> —Carreiras entre a Inglaterra e os portos do Sul do Brasil e Argentina. <i>Várias companhias americanas e outras.</i> —Carreiras e serviços designadamente para a America do Norte.
Rocha & Norton	<i>Federal Line.</i> —Carreiras e serviços para Inglaterra.
Lane & C. ^a Lim. ^a	<i>Ellerman Strick Line.</i> —Carreiras e serviços para Inglaterra e portos do Mar do Norte.
Wiese & C. ^a (R. do Alecrim, 12)	<i>K. N. S. M.</i> , companhia holandesa.—Carreiras e serviços entre o Mar do Norte, Anvers, Rotterdam, Hamburgo, e o Mediterraneo Occidental e Oriental. <i>S. M. Nederland.</i> , companhia holandesa.—Carreiras entre o Mar do Norte e o Extremo Oriente pelo Mediterraneo. <i>Otto & Thor Thorsens-Linie.</i> —Carreiras entre o Mar do Norte e portos da Italia e mais portos do Mediterraneo.
Otto Wang & C. ^a	<i>Companhias norueguesas e suecas.</i> —Carreiras e serviços do Mar do Norte, com escala por Lisboa para diversos destinos.
Henry Burnay & C. ^a (R. dos Fanqueiros, 10)	<i>Lloyd Brasileiro.</i> —Carreiras entre o Brasil e o Havre, prolongadas até o Mar do Norte, Anvers, Rotterdam e Hamburgo. <i>Société Navale de Ouest.</i> —Carreiras de Bordéus, com escala por Lisboa para diversos destinos. <i>Lloyd Royal Belge.</i> —Carreiras entre os portos do Mar do Norte, e entre o norte de França e o Sul do Brasil, Rio da Prata e Argentina. <i>Compagnie Havraise Peninsulaire.</i> —Carreiras para França e portos do Mar do Norte. <i>Rotterdam Lloyd.</i> —Carreiras entre o Mar do Norte e o Sul da America, e entre o Mar do Norte e o Extremo Oriente e varios portos da Australia e Oceania. <i>Várias companhias francesas e italianas.</i> —Carreiras e serviços entre o Mar do Norte e o Mediterraneo. <i>Várias companhias americanas.</i> —Carreiras e serviços entre Portugal e os Estados Unidos da America. <i>Várias companhias brasileiras.</i> —Carreiras e serviços para o Brasil e America do Norte.
G. F. Norton & C. ^a (I. do Corpo Santo, 28)	<i>Várias pequenas companhias.</i> —Carreiras e serviços para Cardiff, Londres e outros portos da Inglaterra e do Mar do Norte.
Pereira Kjølner & Simões (Cais do Sodré, 52)	<i>Várias companhias holandesas.</i> —Carreiras entre Hamburgo, Rotterdam, Anvers e o Mediterraneo.
Grill Lim. ^a (Cais do Sodré, 64)	<i>Várias companhias suecas e norueguesas.</i> —Carreiras entre os portos da Suecia e Noruega, e os do Mediterraneo Oriental e Mar Negro. Escalas e correspondencia com Alger, Pireu, Smyrna, Salonica, Alexandria, Jaffa, Beyrout, Constantinopla e Odessa.

- Van Smek & Pinho (R. de S. Julião, 8) *Linha Belgo-Portuguese Pry.* — Carreiras para Anvers e Rotterdam, com escala pelos portos do Algarve.
- J. T. Pinto Vasconcelos (Cais do Sodré, 52, 2.º) *Norwegian Steamship Line Standard e várias companhias norueguesas.* — Carreiras entre o Mar do Norte, Liverpool e Anvers, e Marrocos e o Mediterrâneo. Escalas por Rouen.
- Borges & Irmão (L. de S. Julião, 7, 1.º) *Isaacs Line e outras companhias inglesas.* — Carreiras entre a Inglaterra e Anvers e o Mediterrâneo, por vezes com escala por Setúbal e portos do Algarve. Viagens e carreiras para Trieste e portos do Levante.
Várias companhias norueguesas. — Carreiras para Londres, directamente, e para o Mar do Norte e dêste para os portos do Mediterrâneo.
Anglo-Portuguese. — Carreiras entre Portugal e a Inglaterra.
- Marcos & Harting (Rossio, 50) *Oldenburg Portug. Dampfsch.* — Carreiras entre Portugal e Hamburgo.
- C. Mahony & Amaral (T. dos Remolares, 25) *Ocean Transportation Corporation, companhia americana.* — Carreiras entre a América e Portugal.
- Mascarenhas & C.ª (T. do Corpo Santo, 10) *The Ellerman Line.* — Carreiras entre Liverpool e outros portos da Inglaterra e o Mediterrâneo.
- D. A. Knudsen & C.ª (Cais do Sodré, 8) *Svenska Lloyd Gothenburg e várias companhias suecas e norueguesas.* — Carreiras entre o Báltico, Mar do Norte e o Mediterrâneo, e entre o Báltico, Mar do Norte e o Brasil, Rio da Prata e Argentina.
- J. L. Beckmann (R. dos Fanqueiros, 85) *The United Steamship Company Ltd.* — Carreiras e serviços para a Dinamarca, Alemanha, Suécia, Noruega e portos do Báltico.
- Diogo J. de Majos (R. da Prata, 51) *Chargeurs Réunis.* — Carreiras entre Bordéus e o Sul do Brasil e Argentina.
Armement Deppe. — Carreiras para Bordéus e Anvers.
Affreteurs Réunis. — Carreiras entre Bordéus e o Mediterrâneo Ocidental e Oriental, e entre Bordéus e Nova York.
- Garland Laydley & C.ª (T. do Corpo Santo, 10) *Leeward Line.* — Carreiras entre a Inglaterra, Madeira e Canárias.
Booth Line. — Carreiras entre a Inglaterra, Liverpool e portos do Mar do Norte, e o norte do Brasil, Pará e Manaus.
Várias companhias. — Carreiras para o Mar do Norte e do Mar do Norte para a Austrália e Oceânia.
Ward Line, companhia americana. — Carreiras e serviços para Nova York.

Como é triste registar que entre os anúncios que todos os dias aparecem nos nossos jornais, destas e dou-

tras companhias estrangeiras, fazendo o reclame dos seus serviços, das suas carreiras e das suas viagens, raras vezes se vê o duma companhia portuguesa que com elas concorra no serviço a prestar ao comércio do país!

Esta é bem a carta da nossa escravidão.

Navios a vapor estrangeiros entrados no quadrimestre compreendido entre os meses de Novembro de 1919 e Fevereiro de 1920 no pórtio de Lisboa, segundo a sua nacionalidade.

Nacionalidades	Número de navios	Toneladas de arqueação
Alemães	1	2:250
Americanos	37	102:526
Belgas	17	140:291
Brasileiros	11	47:268
Dinamarqueses	8	10:369
Espanhóis	20	22:439
Franceses	40	203:118
Holandeses	60	185:921
Inglezes	156	596:795
Italianos	5	11:986
Noruegueses	61	85:458
Suecos	10	14:035
Outros países	11	25:066

Participação, por tonelagem, das bandeiras estrangeiras, segundo a ordem da sua importância, no movimento do pórtio de Lisboa, antes e depois da guerra.

	Antes da guerra	Depois da guerra
1.ª ordem . . .	Inglesa	Inglesa
2.ª ordem . . .	Alemã	Francesa
3.ª ordem . . .	Francesa	Holandesa
4.ª ordem . . .	Holandesa	Belga
5.ª ordem . . .	Espanhola	Americana
6.ª ordem . . .	Norueguesa	Norueguesa
7.ª ordem . . .	Italiana	Brasileira
8.ª ordem . . .	Austríaca	Espanhola
9.ª ordem . . .	Dinamarquesa	Sueca
10.ª ordem . . .	Sueca	Italiana
11.ª ordem . . .	Belga	Dinamarquesa
12.ª ordem . . .	Russa	Alemã

Qual é a contribuição em ouro que Portugal paga aos países estrangeiros pelas mercadorias que os navios desses países carregam e descarregam nos nossos portos?

Tomemos para base do nosso estudo o ano de 1913, o último ano de vida normal do país. Veremos depois, em 1916, as alterações produzidas pela guerra nos resultados encontrados.

Em 1913 as mercadorias carregadas e descarregadas nos portos da metrópole, com exclusão da pequena cabotagem, elevaram-se, como vimos já, a 3.948:649 toneladas.

O intercâmbio comercial do país teve lugar nas seguintes direcções, tendo sido o nosso comércio servido pela forma que se indica:

Marinha mercante nacional em regime privilegiado:

Colónias portuguesas:	Toneladas carregadas e descarregadas
África Ocidental	144:775
África Oriental	28:585
	<hr/> 173:360

Marinhas mercantes, nacional e estrangeira, em livre concorrência:

Colônias portuguesas do Oriente	556
Espanha	79:917
Norte da Europa — Grupo ocidental:	
Várias mercadorias	1.529:985
Carvão (Inglaterra)	1.340:549
Norte da Europa — Grupo oriental	89:814
Mediterrâneo central e ocidental	79:515
Estados Unidos da América	302:751
Estados Unidos do Brasil, República Argentina e Uruguai	301:610
Outros países	50:592
	<hr/>
	3.775:289

Resumo

Bandeira nacional em regime privilegiado	173:360
Bandeira nacional e estrangeira em livre concorrência	3.775:289
	<hr/>
	3.948:649

Ao melhor preço dos fretes de hoje o custo do transporte das mercadorias que agrupamos sobre esta segunda rubrica — bandeiras nacional e estrangeiras — representa-se pelas seguintes quantias, expressas em moeda inglesa:

	Toneladas	Frete médio por tonelada (Xelins)	Total (Libras)
Colônias portuguesas da Ásia e Oceania	556	200	5.560
Espanha (portos visinhos)	79:917	20	79:917
Norte da Europa — Grupo Ocidental, Várias mercadorias	1.529:985	68	5 201:949
Inglaterra — Carvão	1.340:549	50	3 351:372
Norte da Europa — Grupo oriental	89:814	70	314:349
Mediterrâneo central e ocidental	79:515	120	477:090
E. U. da América	302:751	90	1.362:379
E. U. do Brasil, Repúblicas da Argentina e Uruguai	301:610	90	1 357:245
Outros países	50:522	(a)88	222:604
			<hr/>
			12 372:465

(a) Média do custo geral dos fretes.

Em 1916 as mercadorias carregadas e descarregadas nos nossos portos, com excepção da pequena cabotagem, foram 2.992:577 toneladas.

O nosso intercâmbio comercial teve lugar nas seguintes direcções, tendo o nosso comércio sido servido pela forma que também a seguir se indica:

Marinha mercante nacional, em regime privilegiado:

Colônias portuguesas:	
África Ocidental	120.317
África Oriental	55.078
	<hr/>
	175.395

Marinhas mercantes, nacional e estrangeira, em livre concorrência:

Colônias portuguesas da Ásia e Oceania	13.570
Espanha	92.902
Norte da Europa — Grupo ocidental: várias mercadorias	1:157.993
Carvão (Inglaterra)	882.309
Norte da Europa — Grupo oriental	109.178
Mediterrâneo Central e Ocidental	43.984
E. U. de América	324.277
E. U. de Brasil, R. Argentina e Uruguai	150.565
Outros países	42.401
	<hr/>
	2:817.179

Resumo

Bandeira nacional em regime privilegiado	175.395
Bandeiras nacional e estrangeira em livre concorrência	2:817.179
	<hr/>
	2:999.574

Ao melhor preço dos fretes de hoje o custo do transporte das mercadorias que agrupamos sob esta segunda rubrica — bandeiras nacional e estrangeira — representa-se pelas seguintes quantias expressas em moeda inglesa:

	Toneladas	Frete médio por tonelada (Xelins)	Total (Libras)
Colônias portuguesas da Ásia e Oceania	13:570	200	135.700
Espanha (portos visinhos)	92:902	20	92.902
Norte da Europa — Grupo ocidental. Mercadorias várias	1.157:993	68	3.937:176
Inglaterra — Carvão	882:309	50	2 205.772
Norte da Europa — Grupo oriental	109:178	70	382:123
Mediterrâneo central e ocidental	43:984	120	263:904
E. U. da América	324:277	90	1 459:246
E. U. do Brasil, Repúblicas da Argentina e Uruguai	150:565	90	677:542
Outros países	42 401	88	186.564
			<hr/>
			9.340.929

Encontramos assim tomando por base as mercadorias carregadas e descarregadas nos nossos portos em 1913, e com exclusão do comércio de cabotagem e do comércio com a nossa África Oriental e Ocidental, uma importância de fretes, pelas mercadorias transportadas, superior a 12 milhões de libras.

Tomando por base o ano de 1916, ano verdadeiramente excepcional, de plena guerra, e de plena crise de transportes, e apesar de nesse ano as mercadorias carregadas e descarregadas terem diminuído de cerca de 1 milhão de toneladas, passando de 3.948:649 toneladas a 2.992:574 toneladas, encontramos, todavia, uma importância de fretes, feitas as mesmas exclusões acima indicadas, superior a 9 milhões de libras.

No decorrer do nosso estudo vimos que em 1913 a marinha mercante nacional tinha tido uma participação neste comércio marítimo, em livre concorrência, para portos diferentes dos da nossa África, de 3 por cento; e que em 1916, ano excepcional de guerra, devido à pouca frequência da navegação estrangeira nos nossos portos e à consequente diminuição da tonelagem transportada, essa participação tinha subido a 11 por cento.

Hoje recomeçam os navios estrangeiros a visitar os nossos portos. Os navios saídos dos portos do norte da Europa para os da América do Sul, para os de África e para os do Mediterrâneo, estes últimos em viagens limitadas ou prolongadas para além do Canal Suez, e todos eles, nas suas viagens de ida e de volta, raras vezes deixam de tocar em Lisboa. O mesmo acontece com os navios dalgumas carreiras entre o Mediterrâneo e a América do Norte.

A tendência será portanto para voltarmos à ínfima participação de 3 por cento que tínhamos antes da guerra, se não acudirmos ao problema com soluções imediatas e apropriadas.

Os navios dos Transportes Marítimos do Estado, prolongando as suas viagens de África até o Mar do Norte e indo por vezes ao Mediterrâneo e aos portos da América do Norte, contribuem, certamente, na medida das suas possibilidades, para que essa participação não seja tam mesquinha.

Não nos devemos, porém, esquecer que, neste momento, a frota dos Transportes Marítimos se limita a

poaco mais de metade da frota do Estado, por não ter sido ainda feita a entrega dos navios ex-alemães ao serviço da Inglaterra, nem nos devemos esquecer, tam pouco, que essa frota é quasi toda ella empregada nas nossas carreiras e serviços de Africa.

Na melhor das hipóteses e levando tudo isso em conta, nós podemos concluir que a marinha mercante nacional deverá ter uma participação no nosso commercio marítimo, feito em livre concorrência, para portos diferentes dos nossos portos de Africa, de cerca de 10 por cento da respectiva totalidade dêsse commercio.

Não é, portanto, inferior a cerca de 9 milhões de libras em ouro a importância que o país paga às companhias de navegação estrangeiras pelos fretes que nos fazem, ou seja a um câmbio convencional de 135, câmbio que adoptamos neste trabalho, uma contribuição annual de 117:000 contos!

Questões prévias a considerar sobre as carreiras e serviços coloniais de Africa

O primeiro agrupamento de serviços e carreiras que temos a considerar é o que interessa às nossas colónias de Africa.

Não só porque é essa uma das nossas obrigações, como nação colonizadora, mas, muito especialmente, porque é prohibido o tráfego commercial, por meio de navios estrangeiros, entre essas colónias e Lisboa.

Trata-se dum privilegio que, sob pena de se transformar num instrumento de tirania para as colónias e numa inutilidade para a metrópole, necessita de coexistir com uma importante frota mercante ao serviço da metrópole e das colónias, por forma que o natural desenvolvimento destas não possa ser embaraçado pela falta de transportes e communicações com a mãe pátria.

Este e outros privilegios, de considerável importância, são concedidos à bandeira nacional nos serviços de Africa.

Toda a nossa politica de protecção à marinha mercante e de nacionalização do nosso commercio com as colónias de Africa, designadamente da Africa Ocidental, gira em torno destes privilegios, os quais, a nosso ver, não têm produzido os efeitos desejados, tendo antes contrariado o natural desenvolvimento daquellas colónias, que mais directamente lhes sofrem as consequências.

Diziamos nós em 1917, falando sobre este assunto:

«A marinha mercante nacional goza dum rebate de 20 por cento nas alfândegas das colónias, nos direitos das mercadorias exportadas das colónias para a metrópole em relação às exportadas em navios estrangeiros; dumã redução de 50 por cento nos direitos aduaneiros das alfândegas da metrópole, também em relação às mercadorias trazidas em navios estrangeiros; e, por último, dum differencial de 20 por cento a favor das reexportações para as colónias, com o fim de fazer com que as mercadorias estrangeiras destinadas às colónias venham a Lisboa baldear para os navios portugueses.

Estes favores, que definem a orientação da nossa politica económica e colonial a tal respeito, representam centenas de contos que annualmente se tiram às colónias, para proteger uma empresa metropolitana, que paga aqui, no continente, as suas contribuições, e cujo pessoal é metropolitano.

Estes favores fazem derivar para a metrópole mercadorias que aqui vêm alimentar um commercio que à metrópole, e só a ella, paga os seus impostos.

O Sr. Moreira Júnior, em 1905 calculava que o tráfego reservado à Empresa Nacional, só na costa ocidental de Africa, era o correspondente a um movimento de mercadorias no valor de 25:000 contos, que a Empresa

não podia dar um rendimento inferior a 200 ou 300 contos.

À uma tal orientação se deve o regime de passagens e fretes elevados, sobrecarregando a economia das nossas colónias.

Assim, Moçambique paga em tempos normais, pelas passagens dos seus funcionários, 25 a 30 por cento mais do que pagaria num regime de livre concorrência.

O exclusivo da carga e dos passageiros do Estado era calculado em 1905 por aquelle ministro, ao qual se deve o último contrato com a Empresa, em 113 contos por ano.

Emquanto a Empresa Nacional exigia antes da guerra, de Moçambique para Lisboa, aos seus carregadores, 105 por cada tonelada de açúcar, a Union Castle, para os portos da Inglaterra, da metrópole, exigia sómente 20 xelins.

Emquanto o milho de Moçambique pagava para a metrópole, na Empresa Nacional, 85 por tonelada, o milho do Transvaal pagava na Union Castle de frete, para Inglaterra, sómente 10 xelins.

De Lourenço Marques para a metrópole a Empresa Nacional tinha três classes de fretes que variavam entre 11550 e 16550 por tonelada.

As companhias estrangeiras tinham cinco classes de fretes, variando entre 8510 e 15560 por tonelada.

¿Se estas observações se justificam nos fretes para a costa oriental, que dizer então dos fretes para a costa occidental?

¿Podia lá admitir-se, em regime normal, um frete de Angola para Lisboa de 95 por tonelada de milho, quando essa mesma tonelada de milho pagava de Moçambique para Lisboa sómente 85?

¿Um frete de 85 por tonelada de açúcar, de 65 por tonelada de minérios, de 115 por tonelada de fibra e de 95 por tonelada de cereais, como se fixa nas tabelas do contrato de 1905?

Uma tal orientação, destinada a promover o desenvolvimento da marinha mercante, não corresponde ao seu fim.

Uma experiência de quasi meio século prova-o abundantemente. Aquilo a que um tal regime deu lugar foi a um monopólio de facto, que nem ao menos serviu à Empresa Nacional para dar um maior impulso à sua frota.

Continuando depois da guerra o regime de bandeira que vigorava antes della, nas relações da metrópole com as colónias de Africa, forçoso é garantir àquellas nossas colónias o número de ligações com a metrópole necessárias ao seu natural progresso e desenvolvimento, e evitar que no futuro se repitam os males do passado, no que respeita a tarifas de passagens e de carga.

O privilegio de bandeira que reservamos e mantemos para Portugal, nas suas relações com as colónias de Africa Ocidental, redundará em nosso prejuizo se as necessidades do commercio dessas colónias com a metrópole e vice-versa não forem integralmente satisfeitas por intermédio dos nossos navios, e num regime de tarifas que não receie a concorrência.

Em tal caso, a marinha mercante nacional não será um instrumento de fomento, mas de atrofiamento das colónias.

O que pretendemos sublinhar é que o regime dum forte privilegio de bandeira será contraproducente se não coexistir com uma poderosa frota mercante nacional.

Repare-se também que se a frota mercante nacional não chegar para as necessidades das colónias, e se o natural desenvolvimento destas ultrapassar as disponibilidades e possibilidades dessa frota, a existência de tal privilegio representará um perigoso instrumento de desnacionalização.

As colónias, não podendo enviar os seus produtos para a metrópole senão por navios nacionais, e não podendo tam pouco nada receber da metrópole senão por navios nacionais, mas podendo enviar esses produtos para o estrangeiro, por navios estrangeiros, e do estrangeiro receber por navios estrangeiros o que de Portugal não pode receber por navios nacionais, lançar-se hão, muito naturalmente, impelidas, por nós mesmos, nas relações com os outros países, para satisfação das suas mais urgentes necessidades e pela própria necessidade de viverem.

Com o proteccionismo e privilégios de bandeira temos de evitar o atrofiamto das nossas colónias ou a sua desnacionalização.

E para isso devemos garantir às colónias sujeitas a esse regime o máximo de ligações com a metrópole compatível com o seu desenvolvimento.

Convém mesmo que a frota exceda nas suas disponibilidades e possibilidades as necessidades normais das colónias que serve com as suas carreiras e com os seus serviços.

Infelizmente nem sempre tem sido assim. O atrofiamto de Angola e a expansão do comércio da Guiné em benefício dos países estrangeiros seriam bons exemplos se quiséssemos insistir neste ponto.

É, pois, uma vida nova que se reclama.

Não é fora de propósito lembrarmos o que a tal respeito por nós já foi dito nesta mesma Câmara em 1917 sobre os defeitos da nossa politica tradicional em assunto de tam extrêma importância para a vida das nossas colónias:

«A Empresa Nacional começou as suas carreiras de África dispoendo duma frota com cerca de 20:000 toneladas. Tem hoje ao seu serviço pouco mais de 60:000 toneladas, triplicou a sua tonelagem em 36 anos.

Neste espaço de tempo o nosso comércio com as colónias quintuplicou.

Em 1887, seis anos depois da vigência do primeiro contrato com a Empresa Nacional, o nosso comércio com as colónias foi de 591 contos. Em 1910 attingiu 27:803 contos. Em 1913, apesar da baixa da borracha, attingiu ainda a importante cifra de 23:000 contos.

S. Tomé, por exemplo, em 1888, tinha um comércio geral de 1:000 contos; tem hoje um comércio 12 vezes maior.

¿Tem a nossa frota comercial sido um estimulante a este desenvolvimento?

É evidente que não.

Numa politica económica bem compreendida o aumento de tonelagem da nossa frota comercial, deveria proceder o aumento de relações comerciais entre a metrópole e as colónias.

A cada movimento de expansão da nossa marinha mercante devia seguir-se um maior volume das nossas importações e exportações.

Não tem sido assim entre nós, apesar de ser assim em toda a parte.

A Bélgica estimulava e aumentava as suas relações com o Congo, criando e desenvolvendo uma frota mercante para as relações com aquela colónia, tendendo sempre a melhorar os serviços dentro de determinados subsídios.

São de ontem ainda as suas relações com as bôcas do Congo, onde nós de há muito tínhamos uma forte posição comercial.

Apesar disso, porém, tivemos de lhe ceder o lugar por não poderem os nossos navios suportar a concorrência, onde quer que seja, que os não acompanhe a nossa protecção de bandeira e os nossos favores pautais.

O serviço de Anvers a Boma, em viagens de vinte dias, nos vapores *Filipeville*, *Anversville* e *Leopoldville*,

deixava a perder de vista o nosso serviço para a África Ocidental.

A Woerman Line, formada em Hamburgo em 1886, para as colónias alemãs da África Ocidental, quando já era velha a nossa Empresa Nacional, apesar de, no seu início, servir colónias pobres, que nada eram ao lado das nossas possessões desta costa de África, dez anos depois de formada tinha já duplicado a sua tonelagem, elevada, em 1898, a 43:000 toneladas, não cessando, até os nossos dias, de aumentar o melhorar as suas carreiras, a ponto de ter últimamente na sua mão a maior parte do tráfico dos grandes portos daquela costa.

Era o subsídio da metrópole que a estimulava e a fortalecia na concorrência com as suas congêneres.

Depois do fracasso da Mala Real na sua tentativa mal acompanhada pelo Governo, para a África Oriental, formou-se a Deutsch Ost África Line, para servir o comércio de Moçambique, e o daquela costa com um subsídio inicial do Governo alemão de 900:000 marcos.

Em 1901 esse subsídio aumentou passando a 1.800:000 marcos, aumentando, correspondentemente, o número de carreiras, a tonelagem e a velocidade dos navios.

Até aos nossos dias o serviço não deixou de ser melhorado dentro dos subsídios mantidos ou aumentados, pelo seu Governo.

É este critério o único seguido pelos países que querem progredir e que eu desejava ver adoptado em Portugal.

Há dez anos uma comissão de competências, nomeada pelo Governo para estudar a navegação para a América do Sul, lembrava que a Inglaterra subsidiava algumas das suas companhias de navegação, com mais de um milhão de libras esterlinas; que a Alemanha, para o mesmo fim, dispunha de mais de 500 mil libras; os Estados Unidos de mais de 300 mil libras; a França para cima de um milhão e meio de libras; o Japão de mais de 600 mil libras e até os países Escandinavos, apesar de especializados nos transportes marítimos, com uma tradição secular, e uma prática reconhecida neste ramo de comércio, querendo mandar os seus navios ao Extremo Oriente, tiveram de os subsidiar, com alguns milhares de esterlinos.

A Union Castle, que concorre com a nossa Empresa Nacional no serviço da África do Sul, tem um largo subsídio do Governo Inglês, que regula por 100 mil libras por ano.

¿E nós como protegemos a nossa marinha mercante?

Com uma tal desmedida protecção de bandeira, e com um tal regime de favores aduaneiros e pautais, que a transformamos, não por culpa sua, mas por culpa nossa, num instrumento de tirania para as nossas colónias».

São estes os males que é preciso corrigir nesta nova era que começa e neste novo período de reconstituição económica e colonial de que depende o nosso futuro.

Não se preconiza, como é óbvio, neste momento, uma politica de subsídios, agora que a indústria dos transportes marítimos se transformou, pelos efeitos da guerra, numa indústria rendosa, mas tam sómente o de vazarmos em novos moldes a nossa politica de fomento das nossas possessões de África na parte em que, nessa politica, pode e deve influir a marinha mercante nacional.

É assim em vez de grandes compensações financeiras para o Estado, pela indústria dos transportes marítimos levada a efeito entre a metrópole e as colónias com a frota do Estado, o que preconizamos são grandes compensações económicas para a metrópole e para as colónias no regime tarifário e no aumento e constante melhoria dos serviços e carreiras a estabelecer o que temos como sendo um dos meios mais seguros e eficazes do desenvolvimento e progresso dessas colónias.

No regime a estabelecer para as nossas colónias de África encontraram-se as vossas comissões na presença dos serviços e carreiras para ali estabelecidas pela C. N. N. e na presença do facto dessa companhia não ter quaisquer contratos com o Estado.

A C. N. N. explora uma frota de 49:671 T. B. em carreiras para a nossa África Ocidental e Oriental dispondo, normalmente, os seus vapores como segue:

Distribuição normal, por serviços e carreiras, dos navios actualmente explorados pela Companhia Nacional de Navegação

Carreiras	Navios	Construção	Toneladas brutas	Toneladas por carreiras
África Ocidental Cabo Verde e Guiné	Bolama	1899	985	985
	S. Tomé	1908	3 978	3 978
Angola	Mossamedes	1895	4 977	22 050
	Portugal	1899	3 998	
	Luanda	1899	3 335	
	Zaire	1893	3 227	
	Pennular	1887	2 714	
Cabotagem de Angola e S. Tomé	Estremadura	—	3 771	1 171
	Ambroz Mindelo	1907 1903	858 316	
África Oriental Moçambique	Mocimboa	1909	6 536	17 028
	África Beira	1905 1896	5 515 4 977	
	Cabotagem do Índico	Luabo	1909	
Chinde		1912	1 070	
Manica		1906	1 116	
Ibo		1907	835	
				4 456
				49 671

Notas — O Estremadura é um navio do Estado que na Companhia Nacional de Navegação substitui o Malange que se encontra adstrito a marinha do guerra como transporte.

A frota da Companhia Nacional de Navegação incluindo o Malange (3 574 toneladas brutas) e excluindo o Estremadura (3 771 toneladas brutas) é hoje de 49 474 toneladas brutas.

Durante a guerra a Companhia Nacional de Navegação, depois transformada em Companhia Nacional de Navegação, perdeu as seguintes unidades que foram torpedeadas pelo inimigo: Angola 4 297 toneladas brutas, Ambaca 2 868 toneladas brutas, Cabo Verde 2 220 toneladas brutas, Cazengo 3 009 toneladas brutas. Total 4 navios com 12 391 toneladas brutas.

¿Dada a existência de facto destes navios empregados nestas carreiras e serviços, para as nossas colónias de África, qual deveria ser o critério a seguir para fixar as obrigações da Sociedade exploradora dos navios do Estado no que respeita aos serviços coloniais?

¿Fazer de conta que não existiam as carreiras da Companhia Nacional de Navegação e lançar, portanto, a frota do Estado nas carreiras de África, por forma que os navios do Estado, por si só, bastassem às necessidades normais das respectivas colónias?

¿E, assim, iniciar uma política de concorrência com a Companhia Nacional de Navegação, por forma a eliminar esta Companhia das carreiras e serviços de África?

Foi considerado e atendido que isso só poderia fazer-se com sacrifício das outras carreiras e serviços que são absolutamente indispensáveis à economia do país e de que este não pode prescindir.

Foi igualmente considerado e atendido que a contrapartida natural e lógica desta política que se poderia considerar como uma política *ad-odium* para com aquela velha empresa de navegação, de resto bem portuguesa, seria a Companhia Nacional de Navegação procurar uma outra aplicação para os seus navios, ou dissolver-se vendendo a sua frota, o que em qualquer dos casos poderia redundar num manifesto prejuízo para o país e para as colónias assim privadas do melhor de cerca de 50:000 toneladas.

Tal idea foi posta de parte.

¿Fazer de conta que os serviços e carreiras actuais e normais da Companhia Nacional de Navegação continuariam a existir, como existem hoje, apesar da Companhia Nacional de Navegação não ter contratos com o Estado, e impor por consequência, à nova Sociedade a que fôsse adjudicados os navios do Estado, a obrigação de um número certo e determinado de carreiras que se julgassem complementares das que correspondem aos serviços da Companhia Nacional de Navegação e que fôsse consideradas as precisas para atender às necessidades das nossas colónias?

Foi pelas vossas comissões considerado e atendido que isso equivaleria pôr a descoberto as nossas colónias de África no dia em que a Companhia Nacional de Navegação entendesse dever modificar os seus serviços deslocando alguns dos seus vapores das suas carreiras e serviços habituais, ou mesmo acabar com as carreiras de África, ou até acabar com a sua própria existência, como companhia de navegação, dissolvendo-se e vendendo os seus navios.

Pode, é certo, a nossa legislação proibir que esses barcos venham a ser vendidos a estrangeiros, mas não pode proibir que sejam vendidos a portugueses e que estes os empreguem em quaisquer mares e em quaisquer serviços, desde que sejam cobertos com a nossa bandeira e que tenham um pôrto nacional, como pôrto de armamento.

Ora no dia em que tal sucedesse poderiam as nossas colónias ver reduzidas a metade, as suas ligações com a metrópole e o Estado, obrigado por um contrato com a Sociedade exploradora dos seus antigos navios, que não tinha considerado nem previsto este caso, não poderia obrigar essa Sociedade a se substituir integralmente nos serviços da Companhia Nacional de Navegação.

¿Que de prejuízos não poderiam advir desse facto!

Por tal motivo não teve essa fórmula a sanção das vossas comissões.

A fórmula que melhor se encontrou, que de resto não é isenta de defeitos, mas que as vossas comissões julgaram ser a menos defeituosa, foi contar realmente, e de facto, com as actuais carreiras e serviços da Companhia Nacional de Navegação, obrigando a Sociedade, pelo seu contracto com o Estado, a estabelecer um certo número de carreiras e serviços que juntamente com os da Companhia Nacional de Navegação, correspondam ao mínimo preciso para garantia de um natural desenvolvimento das nossas colónias de África, obrigando-se mais a Sociedade, em qualquer tempo, a comprar os navios de que carecer para, por si, só satisfazer a esse mínimo de necessidades coloniais se a Companhia Nacional de Navegação vier a interromper, ou a suspender, no todo ou em parte, os seus serviços actualmente existentes.

Este critério visa, muito em especial, a garantir os interesses do país e das colónias de África nas suas relações e intercâmbio recíproco.

Mas é fora de dúvida que ele dá à Companhia Nacional de Navegação vantagens para vir ao concurso da adjudicação da frota do Estado.

Outra companhia que não seja ela, fica na contingência de, num determinado momento, ser coagida a adquirir navios, porventura até em condições difíceis, para substituir os da Companhia Nacional de Navegação se esta interromper ou acabar com os seus serviços e carreiras de África.

As vossas comissões, em presença desta inevitável posição vantajosa da Companhia Nacional de Navegação que não era possível anular, como se demonstrou, sem maiores prejuízos para a economia do país e das colónias, o que procurou, visto desejar que a praça fôsse livre a quaisquer concorrentes, foi atenuar, tanto quanto possível, os seus naturais efeitos, estabelecendo que a

substituição dos navios empregados em serviços e carreiras para as nossas colónias de África por quaisquer empresas ou companhias portuguesas de navegação, quando tal substituição tivesse lugar, fôsse feita, pela Sociedade, em harmonia com as disponibilidades imediatas da sua frota, adquirindo os navios que lhe fôsem precisos para satisfazer os seus compromissos contratuais dentro dos prazos que, segundo as circunstâncias, forem fixados pelo Governo.

Parece-nos ser esta a fórmula que melhor concilia os interesses do país e das colónias e os justos interesses das empresas e companhias que estão, ou podem estar, em causa, na resolução deste importante problema.

Pelo projecto que temos a honra de sujeitar à vossa apreciação e pelo que respeita ao «Serviços Coloniais de África», garantimos a Cabo Verde e Guiné uma ligação mensal com a metrópole por meio de navios de uma carreira privativa; a S. Tomé e Príncipe uma ligação mensal por meio de navios de uma carreira, igualmente privativa, e, possivelmente prolongada, nas viagens de regresso até a alguns portos do mar do norte ou do Mediterrâneo, conforme convier aos exportadores e carregadores daquela colónia; e a Angola, desde já, um mínimo de três ligações mensais com a metrópole, que poderão ser aumentadas até quatro quando as necessidades do tráfico assim o exigirem por meio dos navios da sua carreira privativa, metade dos quais, pelo menos, deverão prolongar as suas viagens de regresso até a alguns portos do mar do norte.

Para quaisquer das colónias da África Ocidental, além destas carreiras ordinárias, no caso de abundância de carga que não possa ser transportada nos respectivos navios, é imposta a obrigação de carreiras extraordinárias para fazer o transporte da carga excedente.

Pelo mesmo projecto garantimos a Moçambique um mínimo de duas ligações mensais com a metrópole, devendo os navios de passageiros fazer, alternadamente, as suas viagens pelo Canal e pelo Cabo.

Como serviços intercoloniais, estabelecem-se as carreiras de cabotagem de Angola, Congo e S. Tomé e Príncipe, e ainda um serviço Índia-África de ligação da Índia com Moçambique, e, desta colónia, com Angola.

Serviços coloniais da África

Carreira de Cabo Verde-Guiné

A carreira privativa de Cabo Verde-Guiné, visa a garantir, como se disse, à Guiné e a cada uma das ilhas de Cabo Verde uma ligação mensal com a metrópole.

Procura-se também, por meio desta carreira, realizar uma ligação directa de Portugal metropolitano e das colónias de Cabo Verde e Guiné com Dakar.

A ligação mensal das diferentes ilhas de Cabo Verde entre si e com a metrópole é o regime existente desde a época anterior à guerra e que o movimento económico e comercial do arquipélago não recomenda que se altere.

Comercio geral de Cabo Verde

(Valores em contos)

	Importação	Exportação	Total
1900	2.843	352	3.195
1908	2.097	376	2.473
1910	2.145	320	2.465
1912	2.166	169	2.335
1913	2.150	354	2.504

Este grande desequilíbrio entre as importações e as exportações provém do facto de, nas importações, se incluir o carvão destinado ao porto de S. Vicente, ou seja

aos navios em trânsito que ali se vão abastecer desse combustível.

Excluído, pois, o carvão, o movimento comercial de Cabo Verde representa-se da seguinte maneira:

Comercio geral de Cabo Verde — Desenvolvimento das importações

(Valores em contos)

	Importação do carvão	Importação para consumo	Total das importações
1900	1.941	902	2.843
1908	1.170	927	2.097
1910	1.201	944	2.145
1912	1.101	1.065	2.166
1913	939	1.211	2.150

Comercio geral de Cabo Verde, com exclusão do carvão importado para o porto de S. Vicente

(Valores em contos)

	Importação	Exportação	Total
1900	902	352	1.254
1908	927	376	1.303
1910	944	320	1.264
1911	1.075	292	1.367
1912	1.065	169	1.234
1913	1.211	354	1.565

O valor das exportações, que é o que mais especialmente interessa ao nosso estudo, visto serem elas quem marcam o grau de prosperidade ou de finhamento da colónia, não aumentou nem aumenta, não se justificando, portanto, uma alteração no regime existente das ligações da colónia com a metrópole.

As grandes diferenças encontradas entre as importações para consumo e as exportações, são cobertas pelos valores enviados para a provincia pelos seus filhos emigrados. A emigração caboverdeana é muito importante, designadamente das ilhas Brava e do Fogo para a América, tendendo a aumentar, de ano para ano, e a estender-se a todo o arquipélago.

De notar também é a grande participação do comércio nacional no comércio total do arquipélago, em termos tais que, pode dizer-se, a exportação de Cabo Verde é exclusivamente feita para a metrópole.

Participação do comercio da metropole no comercio de Cabo Verde

(Valores em contos)

Importações:

	Comercio com Portugal metropolitano	Comercio com as colónias portuguesas e com outros países	Total
1910	407	537	944
1911	480	595	1.075
1912	498	567	1.065
1913	551	660	1.211

Exportações:

	Comercio com Portugal metropolitano	Comercio com as colónias portuguesas e com outros países	Total
1910	250	70	320
1911	292	—	292
1912	129	40	169
1913	279	75	354

Principais géneros e artigos do comércio de Cabo Verde

(Ano de 1913)

Importação:	Valores em contos
Tecidos diversos	292
Milho	108
Géneros alimentícios	181
Arroz	72
Farinhas	112
Açúcar	43
Tabaco	47
Vinhos e cervejas	80
Ferro em bruto e em obra	34
Exportação:	
Café	139
Sementes de purgueira	121
Animais vivos	7
Coiros e peles	14
Milho	8
Aguardente	3
Sal	5
Peixe seco e salgado	2

Em presença dos números expostos, que definem o volume e as características do comércio de Cabo Verde, assentaram as vossas comissões na conveniência da manutenção do regime anterior à guerra, no que respeita às ligações da metrópole com aquele arquipélago, salvo a pequena modificação tendente a fazer de Dakar um porto de escala para os navios desta carreira.

A ligação de Portugal com Dakar é, sobretudo, vantajosa para a colocação naquela colónia dalguns dos nossos produtos de grande exportação, como vinhos, conservas, frutas, etc. Para Cabo Verde é da máxima importância esta ligação para a exportação das suas magníficas frutas, designadamente laranjas, que em Dakar são muito apreciadas e têm uma boa procura.

A esse respeito dizia, em 1912, o então governador daquela colónia, Sr. Júdice Bicker, num relatório recentemente publicado pelo Ministério das Colónias:

«As frutas, como a laranja, banana e ananás, são abundantes, mas não têm valor porque não têm consumo.

Para Portugal não podem ir por causa dos direitos elevados que pagam, sendo, portanto, urgente a equiparação justa e necessária das frutas de Cabo Verde para o efeito dos direitos aduaneiros na metrópole, à da Madeira e Açores, como também já foi solicitado ao Governo¹.

Os agricultores daqui tentam vender a laranja em Dakar, aonde encontram um preço remunerador, mas lutam com grandes dificuldades por ter o transporte de se fazer em navios de vela, navegação muito demorada, chegando as laranjas, em grande número, estragadas.

Este ano já foram para Dakar, carregados de laranjas, três navios de vela que transportaram 226:000, das quais se estragaram cerca de 60:000!

A propósito devo salientar a grande conveniência e necessidade para esta província de ser ligada com Dakar por uma carreira, a vapor, mensal, o que se conseguiria aprovando V. Ex.^a a tabela da carreira dos vapores da Empresa Nacional entre Cabo Verde e Guiné, enviada por este Governo e aonde está incluído Dakar como porto de escala.

Além da laranja, a criação: galinhas e perus, que aqui abundam, tem naquele mercado consumo certo e remunerador.

¹ Esta justa reclamação foi atendida pela metrópole.

Infelizmente também esta província já tem necessidade de importar de Dakar gado cavalari e bovino que dantes abundava, mas que as sucessivas crises tem feito desaparecer por falta de pastos, ao que é necessário acudir com providências que depois indicarei a V. Ex.^a como necessárias».

Um jornalista ilustre, o Sr. Hermano Neves, que visitou o arquipélago em 1912, referindo-se às frutas de Cabo Verde, que poderiam, com vantagem, ser exportados para a Europa, e designadamente para Lisboa, e citando a propósito o caso de que em Londres se consomem frutas importadas do Cabo da Boa Esperança, conta que os agricultores de Cabo Verde, a despeito das maiores dificuldades e na impossibilidade de exportarem as suas laranjas para a Europa, por falta de comunicações, as exportam para Dakar.

Mas em que condições!... Diz aquele jornalista:

«... Como não existe para aquele porto navegação a vapor, o transporte é feito, a granel, em minúsculos palhabotes, sujeitos às contingências duma viagem à vela, quasi sempre com vento contrário e chegando a gastar quinze dias com uma travessia que qualquer rebocador faria em pouco mais de dois. O resultado é chegarem as laranjas moidas e, na sua maior parte, impróprias para o consumo. Freqüentemente são obrigados a deitar ao mar mais de metade da carga!».

É interessante lembrar que as vizinhas Canárias exportam para Inglaterra, só em frutas, mais de um milhão e meio de libras por ano.

A todas estas considerações se procurou atender no serviço especial de Cabo Verde, estabelecido pelas vossas comissões no presente projecto.

Carreira da Guiné

Nos serviços de navegação a estabelecer com a Guiné, levou-se em conta o enorme recente desenvolvimento que esta colónia tem tido depois da sua ocupação.

Colónia de largo futuro, a cinco ou seis dias de viagem da metrópole, carree que olhemos para ela com todo o carinho e cuidado.

Comercio geral de 1904 a 1913

Anos	Valores em contos		
	Importações	Exportações	Total
1904	701	464	1.165
1905	705	432	1.137
1906	888	572	1.460
1907	893	549	1.442
1908	857	492	1.349
1909	1.081	735	1.816
1910	1.520	940	2.460
1911	1.303	1.226	2.529
1912	1.401	1.243	2.644
1913	1.698	1.628	3.326

Como se vê, em dez anos, e no período anterior à guerra, a exportação quasi quadruplicou, como quasi quadruplicou o comércio geral da colónia.

A grande guerra não deteve a marcha ascensional do comércio da Guiné, pois já em 1916 os números que representam esse comércio eram superiores aos de 1913.

Comércio geral de 1914 a 1917

Anos	Valores em contos		
	Importações	Exportações	Total
1914	1 403	1 055	2 458
1915	1 061	969	2 030
1916	2 819	1 933	4 752
1917	2 058	2 881	4 939

Nos anos que precederam a grande guerra, a maior parte do comércio da Guiné era feito com o estrangeiro e designadamente com a Alemanha.

Se considerarmos que o comércio com a Bélgica, feito pelo pôrto de Anvers, outra coisa não era, na maioria dos casos, senão comércio com a Alemanha, vê-se que, tanto nas importações como nas exportações, o comércio com a Alemanha foi, em 1913, superior ao dôbro do comércio feito com a metrópole.

Como veremos adiante, uma das razões dêsse facto era a frequência com que os navios alemães iam aos portos da Guiné em busca de matérias primas para o seu país.

O comércio seguindo a bandeira.

Desenvolvimento das importações, por países, de 1910 a 1913

	Valores em contos			
	1910	1911	1912	1913
Portugal e possessões	479	478	432	489
Alemanha	688	494	543	661
Bélgica	4	43	165	298
França e possessões	63	62	75	116
Espanha e possessões	10	19	6	6
Holanda	164	100	48	—
Inglaterra e possessões	112	107	127	127
Estados Unidos	—	—	—	1
	1 520	1 303	1 401	1 698

Desenvolvimento das exportações, por países, de 1910 a 1913

	1910	1911	1912	1913
Portugal e possessões	242	266	246	371
Alemanha	582	751	733	907
Bélgica	—	50	—	—
França e possessões	86	139	236	315
Espanha e possessões	—	—	—	—
Holanda	29	19	27	34
Inglaterra e possessões	1	1	1	1
Estados Unidos	—	—	—	—
	910	1 226	1 243	1 628

Alterações produzidas pela guerra

Desenvolvimento das importações, por países, de 1913 a 1917

	Valores em contos				
	1913	1914	1915	1916	1917
Portugal e possessões	489	643	670	1 401	949
Alemanha	661	295	—	—	—
Bélgica	298	169	—	—	—
França e possessões	116	91	262	1 314	1 066
Espanha e possessões	6	12	—	—	—
Holanda	—	—	—	—	—
Inglaterra e possessões	127	193	114	57	17
Estados Unidos	1	—	15	47	26
	1 698	1 403	1 061	2 819	2 058

Desenvolvimento das exportações, por países, de 1913 a 1917

	1913	1914	1915	1916	1917
Portugal e possessões	371	249	536	808	989
Alemanha	907	499	—	—	—
Bélgica	—	—	—	—	—
França e possessões	315	226	206	316	978
Espanha e possessões	—	1	36	58	374
Holanda	34	11	7	133	219
Inglaterra e possessões	1	69	184	618	321
Estados Unidos	—	—	—	—	—
	1 628	1 055	969	1 933	2 881

A grande guerra, como vimos, introduziu alterações profundas no comércio da Guiné.

No que respeita às importações de Portugal, em 1917, já elas se representavam por mais do dôbro do que tinha sido em 1913.

De 489 contos passaram para 949 contos.

Também se verifica que, apesar de se ter afastado o maior concorrente no comércio da Guiné, que era a Alemanha, nem por isso Portugal passou a ter o lugar no comércio de importação da colónia que era legítimo que tivesse.

Em 1917 enquanto as importações de Portugal e colónias ascendem a 949 contos, as de França e das suas colónias ascendem a 1 066 contos.

Nas exportações melhorou-se consideravelmente a posição de Portugal, que, em grande parte, se substituiu à Alemanha no grande comércio que este país tinha com aquela nossa colónia.

Assim, de 371 contos, que foi a exportação para Portugal em 1913, passou esta para 989 contos em 1917.

Mas nem só para Portugal vieram as matérias primas da Guiné. A França e as suas colónias, que em 1913 tinham uma participação de 315 contos no comércio de exportação da colónia, inferior, nesse tempo, à participação de Portugal, passou a ter, em 1917, uma participação de 978 contos, quasi igual à participação de Portugal e das suas colónias.

Em todo o caso, e como quer que seja, a verdade é que a guerra nos criou uma posição no comércio com aquela colónia, que convém fixar por todos os meios legítimos e sem qualquer modificação no regime aduaneiro actual.

Desejaríamos ver interessados nisso as associações comerciais e industriais do país. Desejaríamos que o comércio e a indústria nacional estudassem, por exemplo, quais os padrões e tipos de tecidos preferidos pelos indígenas daquela colónia e se abalançassem à concorrência com o comércio estrangeiro, tendo, como têm, por si, as vantagens provenientes dum menor frete, dada a relativa proximidade desta colónia da metrópole, e outras de não menor importância.

Principais mercadorias importadas de 1915 a 1917

Mercadorias	1915	1916	1917
Açúcar (quilogramas)	96 815	91 596	150 895
Alcool e bebidas alcoólicas (litros)	133 573	133 109	184 842
Ynho e bebidas fermentadas (litros)	768 255	697 062	687 921
Canhamãos, grossarias de lino e sacas (quilogramas)	125 358	139 521	234 026
Cola (Nos de) (quilogramas)	137 214	183 437	79 266
Gêneros alimentícios (quilogramas)	649 078	581 425	268 083
Tabaco em folha (quilogramas)	261 742	301 399	272 305
Tecidos diversos (quilogramas)	207 254	535 416	335 555

Principais mercadorias exportadas de 1915 a 1917

Mercadorias	1915	1916	1917
Amêndoa de palma (quilogramas)	4 746 527	7.284.788	11 201.552
Amendoim (quilogramas)	12 219.169	7.142 961	10 583.318
Arroz limpo (quilogramas)	41.802	48.869	136 686
Borracha (quilogramas)	151.004	291 152	204 348
Couros de boi (quilogramas)	312 032	381 001	458.767
Cera limpa (quilogramas)	79.331	88.986	105.024

Entre os produtos de exportação da colónia, como vemos, figura o arroz, género que a metrópole e as colónias de África importam em grande quantidade do estrangeiro e que aquela colónia está em condições de produzir e exportar em larga escala.

Muito há também a esperar, num futuro próximo, dada a pacificação da colónia, e desde que se intensifiquem as relações com a metrópole, da exportação de gado, designadamente gado bovino para Lisboa.

É sabido que na Guiné abunda consideravelmente o gado. Só na circunscrição de Geba se calcula que existam mais de 90.000 bovidios.

São conhecidas as aptidões dos indígenas para a criação de gado e as abundantíssimas pastagens da colónia. Assim, a Guiné, a cinco dias de Lisboa, pode desempenhar também, sob esse ponto de vista, uma grande função na vida económica da metrópole, desde que para isso se façam as necessárias relações e os devidos cruzamentos nas raças.

São do distinto colonial e antigo parlamentar Sr. Francisco Trancoso, as seguintes informações que, por muito interessantes, emquanto ao movimento económico e comercial da Guiné, aqui registamos:

«Um dos torrões mais ubérrimos do nosso ultramar é certamente a Guiné. Terra abençoada; ainda na sua quasi totalidade está sem cultivo.

A sua superfície é pouco menos de metade de Portugal continental, e tem quasi meio milhão de habitantes.

É uma colónia de plantação por excelência. A cana do açúcar, o coconote, o amendoim, o café, o arroz, são produtos que se dão admiravelmente e que dariam por si sós para abastecer a metrópole e ainda para exportar. Cortada de inúmeros rios e cavaletes, que a irrigam em quasi toda a superfície, quasi dispensa linhas férreas para transportar os seus produtos.

Antes da guerra a Guiné importava, por assim dizer, do estrangeiro quasi todo o arroz que consumia, e nisso imitava infelizmente a metrópole, chegando por ano a média da importação a ser de 60 a 70 contos. Veio a conflagração e a falta de transportes colocou-a no dilema: ou sofrer a quasi fome, pois sendo, como é, a base de alimentação difficil é substituí-lo, ou cultivá-lo.

Optou pela última solução, e tendo em 1914 ido buscar ao estrangeiro 70.000\$ desse produto, em 1915 só comprou 21.000\$ e em 1917 sómente 697\$. Hoje, se não fôra a quasi forçada importação que se faz para Portugal, a Guiné teria a arroz farta para o seu sustento. Vendendo-se, como ele se vendia há bem pouco tempo a \$09 o litro descascado, e dada a barateza do frete pela pouca distância relativa (seis dias médios de viagem directa) poder-se-ia vender com farto lucro em Lisboa a \$20 ou mesmo a \$24 por cada quilo.

Tem a Guiné terrenos esplêndidos para a cultura do arroz, irrigados naturalmente. Nós precisamos ainda importar 20 milhões de quilos do estrangeiro.

Porque não se desenvolve essa cultura por métodos atinentes, entre os quais avulta a concessão de terrenos,

condicionada em parte para esse produto a quem quiser para lá ir trabalhar e ganhar a sua vida?

Sendo a indústria dos algodões a primeira, pela sua importância, entre as nacionais, com uma protecção pautal enorme, que devia afugentar toda a concorrência estranha, a Guiné, apesar disto, compra grande parte dos seus algodões no estrangeiro. Vejamos os números que, falando alto, deixam de ser factos para ser cousas contundentes. Em 1913, num total de 375.000\$, a Portugal coube 95.000\$, vindo a diferença — as outras 3 quartas partes — da Inglaterra e das possessões francasas. E em 1914, contra uma importação total de algodões de 228.000\$, a indústria portuguesa forneceu 73.000\$. Em 1917, só de cotins importou a Guiné mais de 300 contos, concorrendo Portugal apenas com 52. Apertada pelas difficuldades cambiais e de transporte, nesse ano aumentou o consumo de algodões crus nacionais, mas de má vontade, pois que esta indústria, pelos múltiplos aspectos que apresenta, precisa em Portugal duma completa remodelação técnica.

Em 1917 a Guiné exportou um valor de 2:881 contos e importou 2:058, havendo, pois, a favor da balança comercial mais de 800 contos. Era uma situação análoga que nós precisávamos em Portugal. . . Concorre para este estado de prosperidade, que pode ser muito, muitíssimo maior, o comércio das oleaginosas, que muito mais importante deverá ser no futuro dadas as necessidades mundiais e a quantidade enorme que por lá existe inaproveitada. O consumo aumentou imenso nos mercados estrangeiros e parece que a guerra trouxe hábitos de higiene que dantes eram menores.

A exportação de amendoim tem tido uma linha ascensional. De 111 contos deste produto em 1910, já em 1917 se elevou a 587 a exportação. Portugal compra uma pequena parte, quando poderia bem ser o transformador do amendoim e do coconote em óleos, em sabões e em alimentos para gado, dos resíduos. As oleaginosas davam bem para uma ou mais grandiosas indústrias em Portugal.

A Inglaterra, a Espanha, a França, a Holanda levam-nos a maior parte destes produtos da Guiné, assim como doutras colónias, como veremos. Em 1914, num total de exportação de amendoim de 135 contos, Portugal importou à sua parte 26 contos. Em 1915 numa exportação total da mancarra de 260 contos, o nosso comércio participou com 72, e em 1917, intensificando-se o consumo do óleo de amendoim, de que a indústria das conservas fez uso, numa exportação total de 587 contos, como já dissemos acima, consumimos à nossa parte 140 contos.

Do coconote poderia dizer-se o mesmo, tendo o valor da exportação da Guiné ascendido em 1917 a 1:500 contos, com 11:000 toneladas.

Da borracha — que é das melhores — e de que há milhares de toneladas por extrair nas *landolfias* espalhadas por todo o sertão, já não podemos dizer a mesma cousa.

Devido às flutuações a que está sujeita, o indígena que num ano recebeu mais panos ou produtos por bola, se no ano seguinte lhe não pagam pelo menos o mesmo, desconfia, e deixa de extrair.

Por isso tem diminuído a sua exportação que desde 1903 a 1912 conservou uma média de 300:000 quilogramas, e que em 1917 foi apenas de 17:037 quilogramas. A extracção é bárbara, por esmagamento da planta, o que desvaloriza um tanto o produto. Vai para Inglaterra, França, etc., transformando se aí, e importando-a nós depois, para nosso consumo!

Exporta também a Guiné grande quantidade de coiros, pois tinha até há pouco grande abundância de gado,

sendo a média de 300.000 a 400.000 quilogramas anualmente de exportação.

Devido a uma epizootia de caracter pneumónico morreram desde 1916 mais de 100:000 cabeças, e apesar dos insistentes e desesperadores pedidos para que fôsse enviado um veterinário, até há pouco ainda não havia partido! E assim se foram 1:500 contos, sem que ninguém saiba quem é culpado deste desleixo».

Nas informações do illustre colonial há um lapso que convém rectificar. É a suposta protecção que elle diz que os algodões nacionais têm na Guiné. Assim é noutras colónias, mas não na Guiné, onde o comércio é livre, não havendo diferenciais de pauta a favor dos tecidos metropolitanos.

O regime aduaneiro da Guiné é originariamente o de 1892, com as modificações introduzidas pelo decreto de 12 de Julho de 1902.

As mercadorias exportadas para qualquer destino pagam 3 por cento de direitos *ad valorem* e as importadas de qualquer proveniência pagam 7 por cento *ad valorem*.

Há simplesmente um regime diferencial para os nossos vinhos estabelecido pelo citado decreto de 12 de Julho de 1902.

Aparte disposições especiais para a importação de armas e munições; para a de alcoóis e aguardentes, em conformidade com os acordos e convenções internacionais, e para a importação de águas minerais e medicinais estrangeiras, de arame farpado para vedações e rede de arame para mosquiteiros; é o regime de 1892 com as modificações de 1902, o que vigora na Guiné. O comércio é livre e os direitos de importação e de exportação os mesmos para os produtos nacionais ou estrangeiros.

A Guiné tem tido uma ligação mensal com a metrópole assegurada com mais ou menos regularidade por meio dos vapores da carreira de Cabo Verde e Guiné.

E ainda, no fundo, o regime do contrato de 1881 com a antiga Empresa Nacional de Navegação, pelo qual se estabeleceu uma carreira mensal com vapores de 450 toneladas e 9 milhas de velocidade.

As pequenas modificações introduzidas foram as do contrato de 1898, obrigando a uma velocidade de 10 milhas em vez de 9, e as do contrato de 1905 obrigando os navios a terem 1:000 toneladas em vez de 450.

Como se vê, os serviços de navegação nacional não têm acompanhado o natural desenvolvimento daquela nossa rica colónia.

E, como sempre, os estrangeiros têm sabido aproveitar, em seu favor, a nossa negligência.

Se não fôsse a grande guerra, a Guiné portuguesa seria hoje quasi uma possessão alemã, pela importância, sempre crescente, do comércio daquele país, naquela velha colónia portuguesa.

A preponderância do comércio alemão na Guiné correspondia, como já dissemos, à preponderância dos navios alemães nos seus portos.

Eram os navios da Woerman Line de Hamburgo os que, com mais regularidade e assiduidade, visitavam os portos da Guiné.

Tonelagem dos navios mercantes entrados nos portos da Guiné

Anos	Portugueses	Alemães	Outros países	Total
1911.	32:365	78:789	11:268	122:422
1912.	34:566	94:787	14:744	141:097
1913.	37:957	95:530	24:344	157:831

Pelas razões e pelos números expostos, as vossas comissões propõem desde já mais uma ligação mensal com a Guiné, devendo essa ser feita por um dos navios da carreira de Angola.

A Guiné desenvolve-se consideravelmente.

Cabo Verde conserva-se estacionário.

Seria portanto um erro compreender no aumento dos serviços de navegação que a colónia progressiva da Guiné reclama a colónia improgressiva de Cabo Verde.

Poderia talvez justificar-se a criação duma carreira privativa da Guiné, como preconizava em 1905 o ministro Sr. Moreira Júnior, na proposta que então apresentou ao Parlamento e que se baseava no estudo duma grande comissão incumbida por elle de elaborar as bases dum novo contrato com a Empresa Nacional de Navegação.

Atendeu-se, porém, ao facto de Angola carecer também dum maior número de ligações com a metrópole.

E assim achou-se mais conveniente fazer com que, em cada mês, um dos três vapores da carreira de Angola fizesse escala pela Guiné ligando esta colónia à nossa grande colónia do Atlântico, e proporcionando a ambas as colónias, Guiné e Angola, mais uma ligação mensal com a metrópole.

Carreira de Angola

No regime anterior à guerra, Angola tinha duas ligações mensais com a metrópole por intermédio dos navios da sua carreira privativa: saídas de Lisboa, normalmente, nos dias 7 e 22 de cada mês.

Além desta carreira, os portos de Loanda e Lobito aproveitavam a escala dos paquetes da costa oriental.

O regime de duas carreiras por mês para Angola é o que vem desde o contrato de 14 de Janeiro de 1891, com a antiga Empresa Nacional de Navegação, mais tarde ligeiramente melhorado pelo contrato de 17 de Setembro de 1898.

Não se pode dizer, portanto, que tivéssemos avançado muito nestes últimos 30 anos. Chegamos a 1920 com o mesmo regime de duas carreiras mensais de 1891.

As vossas comissões, antes de se pronunciarem sobre o número de carreiras que devem ser estabelecidas para Angola e sobre o regime dessas carreiras, entenderam dever fazer o exame da vida actual da colónia e da curva do seu comércio de importação e de exportação para poderem devidamente fundamentar as suas conclusões e o seu projecto, não esquecendo o exame do regime aduaneiro vigente de immediata ligação com os números que exprimem toda a vida comercial da colónia.

Comercio geral de 1892 a 1916

Anos	Valores em contos		
	Importação	Exportação	Total
1892.	3:530	4:018	7:548
1893.	4:906	5:361	10:267
1894.	5:068	4:820	9:888
1895.	4:567	5:082	9:649
1896.	4:527	4:613	9:140
1897.	4:720	5:628	10:348
1898.	6:187	7:169	13:356
1899.	6:314	7:035	13:349
1900.	6:199	5:292	11:491
1901.	3:965	4:451	8:416
1902.	3:088	2:779	5:867
1903.	5:537	5:167	10:704
1904.	7:213	5:171	12:384
1905.	6:422	4:516	10:938
1906.	6:030	4:479	10:509

Anos	Valores em contos		
	Importação	Exportação	Total
1907	6.437	4:171	10 608
1908	5:137	3 757	8 894
1909	5:675	5:485	11 160
1910	8.909	8:321	17.230
1911	5:887	5:879	11.766
1912	5:415	6 985	12 400
1913	5 952	5:605	11.557
1914	5:214	4:167	9 381
1915	5.351	5 614	10 965
1916	8:198	6.713	14.911

Nota.— Os números referentes aos últimos 5 anos foram-nos obsequiosamente fornecidos pelo ex-governador geral, sr. Amaral Reis.

Desenvolvimento das importações de 1892 a 1911

Anos	Valores em contos		
	Importação nacional e nacionalizada	Importação estrangeira	Total das importações
1892	850	2:679	3:529
1893	1:392	3:514	4.906
1894	1:546	3:522	5:068
1895	1.745	2:822	4:567
1896	1:689	2:838	4:527
1897	2:337	2:383	4:720
1898	4 226	1 961	6:187
1899	4.083	2:231	6 314
1900	3:903	2:296	6.199
1901	2:526	1:438	3:964
1902	1.932	1:156	3 088
1903	3 678	1:59	5:537
1904	4 718	2:495	7 213
1905	3.805	2 617	6.422
1906	3.544	2 486	6:030
1907	3 163	3 275	6:438
1908	2.918	2.219	5.137
1909	3 798	1:877	5 675
1910	5:336	3.573	8.909
1911	2 776	3 111	5:887

Desenvolvimento das importações de 1912 a 1916

Anos	Valores em contos			Total das importações
	Importação nacional e nacionalizada	Importação estrangeira		
		Reexportada por portos nacionais	Directa de portos estrangeiros	
1912	2:670	1.737	1 008	5.415
1913	2:957	1.737	1.258	5:952
1914	3:239	1:217	758	5.214
1915	3:986	864	501	5:351
1916	5.792	1.807	599	8:198

Principais mercadorias importadas

Tecidos de algodão:	Quilogramas	Valores
1912	1.422:220	1:189 257\$04
1913	1.865.025	1:454.560\$93
1914	1.561:281	1.556.258\$22
1915	1.635:069	1:601.381\$52
1916	1.958:773	2:461.051\$00

Vinhos comuns:

	Litros	Valores
1912	3.997.976	342.726\$50
1913	4.574.666	437.113\$40
1914	4.831:328	440.433\$00
1915	5.411:498	518.088\$00
1916	4.210:321	561.416\$00

Farinha de trigo:

	Quilogramas	Valores
1912	2.289:064	196.757\$40
1913	1.957:368	178.005\$90
1914	2.262:048	202.859\$60
1915	2.007:093	279.310\$00
1916	1.550:144	266.750\$50

Azeite de oliveira:

	Litros	Valores
1912	387:244	127.184\$60
1913	283:286	97.285\$40
1914	304:452	56.545\$00
1915	346:952	115.966\$00
1916	347:733	122.528\$00

Desenvolvimento das exportações

Anos	Valores em contos		
	Para portos nacionais	Para portos estrangeiros	Total das exportações
1912	6.138	847	6:985
1913	4:765	840	5:605
1914	3:463	704	4:167
1915	5 367	247	5.614
1916	6:601	112	6:713

Principais mercadorias exportadas

Borracha:

	Quilogramas	Valores
1912	2.737:156	3:747.869\$83
1913	2.002:225	1:993.907\$03
1914	1.614:610	908.829\$97
1915	2.077:805	1:503.095\$68
1916	1.687:023	1:585.061\$57
1917	1.044:941	1:075.382\$10

Café:

	Quilogramas	Valores
1912	4.031:342	1:046.437\$85
1913	4.833:526	898.949\$54
1914	4.458.386	610.294\$53
1915	4.000.920	852.861\$27
1916	4.977:892	1.421.703\$58
1917	4.089:558	1:016.699\$96

Açúcar:

	Quilogramas	Valores
1912	3.262:025	288.946\$23
1913	4.561:555	410.790\$74
1914	2.976:537	268.579\$63
1915	5.267:352	877.957\$19
1916	5.823:809	1:047.933\$46
1917	4.431:387	709.497\$47

Cera :

	Quilogramas	Valores
1912	791:365	487.687\$33
1913	813:023	515.836\$01
1914	776:963	535.430\$56
1915	1.132:037	887.789\$72
1916	832:347	723.880\$93
1917	530:770	609.635\$99

Coconote :

	Quilogramas	Valores
1912	2.045:071	147.815\$23
1913	3.760:480	354.390\$14
1914	3.976:743	319.027\$42
1915	2.407:024	210.530\$30
1916	2.476:892	300.005\$69
1917	2.497:570	400.211\$71

Coiros :

	Quilogramas	Valores
1912	-	72.631\$84
1913	-	-
1914	561:454	246.703\$38
1915	863:372	558.126\$93
1916	905:335	772.446\$97
1917	311:728	335.702\$52

Óleo de palma :

	Quilogramas	Valores
1912	-	-
1913	920:174	93.463\$20
1914	1.342:762	131.529\$48
1915	-	-
1916	899:879	216.895\$62
1917	1.254:277	317.726\$43

Milho :

	Quilogramas	Valores
1916	10.338:429	385.626\$46
1917	4.974:336	301.232\$10

Peixe sêco :

	Quilogramas	Valores
1912	3.687:583	145.017\$82
1913	3.562:283	139.018\$42
1914	-	-
1915	4.211:404	156.086\$17
1916	4.426:933	175.867\$19
1917	5.176:799	203.465\$06

Algodão em rama :

	Quilogramas	Valores
1914	165:589	47.638\$34
1915	64:551	19.653\$06
1916	150:263	65.352\$96
1917	109:569	102.782\$73

Óleo de baleia :

	Quilogramas	Valores
1912	3.631:958	825.837\$48
1913	12.592:674	757.820\$44
1914	9.786:433	587.185\$98
1915	3.230:413	193.824\$78
1916	391:317	23.479\$02
1917	659:670	39.583\$80

Em Angola, como é do conhecimento geral, há três regimes pautais distintos: o de Loanda, Benguela e Mossâmedes; o de Ambriz; e o do Congo.

Em toda a provincia, com excepção no Congo, as pautas são simétricas com as da metrópole, no que diz respeito à protecção às indústrias nacionais.

As pautas de importação, pautas A, são específicas para um certo número de artigos, designadamente géneros alimentícios, fios e tecidos, metais e géneros de primeira necessidade.

Os outros produtos designam-se como mercadorias não especificadas e são tributadas *ad valorem*.

Nas alfândegas de Loanda, Benguela, e Mossâmedes esses direitos *ad valorem* são de 20 por cento.

No Ambriz, pela referida pauta de 1892, eram de 6 por cento, tendo mais tarde sido elevados a 10 por cento pelo decreto de 21 de Novembro de 1908.

Nas mercadorias especificadas nas respectivas pautas de importação, o que distingue estes dois regimes, o de Ambriz e o da parte sul da provincia, é uma maior simplicidade e menor tributação na pauta de Ambriz e uma maior enumeração de mercadorias e mais alta tributação nas pautas das alfândegas do sul. O regime de Ambriz é uma transição entre o regime quasi livre do Congo, ao norte, e o regime proteccionista do sul.

Em Ambriz e nas alfândegas do sul de Angola as mercadorias importadas e procedentes de portos estrangeiros pagam os direitos por inteiro da pauta A.

As mercadorias estrangeiras, mas exportadas pelos portos nacionais, pagam 80 por cento desses direitos.

As mercadorias nacionais ou nacionalizadas pagam sómente 10 por cento dos mesmos direitos.

As pautas de exportação, pautas C, só consignam direitos *ad valorem*.

No Ambriz o regime geral é de 3 por cento de direitos de exportação sobre as mercadorias embarcadas para portos nacionais e de 10 por cento para as mercadorias embarcadas para portos estrangeiros.

Nas alfândegas do sul, Loanda, Benguela e Mossâmedes, o regime geral é de 3 por cento para portos nacionais e de 15 por cento para portos estrangeiros.

As várias modificações que têm sido introduzidas nas pautas de 1872 não alteram a fisionomia geral do regime aduaneiro de Angola.

A pauta aduaneira do Congo é também de Abril de 1892, tendo sido modificada ulteriormente. Os produtos importados estão sujeitos a um imposto geral de 10 por cento *ad valorem*.

Os alcoóis estão sujeitos a um regime especial.

Os produtos exportados são tributados segundo taxas fixas estabelecidas em harmonia com o regime vigente no Congo Belga.

Dos números expostos nos mapas referentes ao comércio de Angola resulta evidente que a colónia se esforça, a despeito de todas as dificuldades, para se desenvolver e progredir.

Tem aumentado a importação de tecidos de algodão, artigo de principal consumo indígena, o que é um sintoma de progresso e até de civilização.

E não tem diminuído a importação das principais mercadorias do seu consumo, como não tem diminuído, antes tem aumentado, a sua importação geral.

É igualmente animadora a curva da sua exportação, sendo de registar o aumento da exportação de açúcar, que atinge já uma cifra importante, e o do coconote, óleo de palma e peixe sêco.

A importância deveras extraordinária que tem hoje no mundo o comércio das oleaginosas, de que a colónia tem reservas inesgotáveis, e o seu alto preço, são uma das melhores perspectivas de Angola. Outro tanto se pode dizer da indústria do açúcar e da indústria da pesca. É licito concluir que a prosperidade de Angola assenta

hoje em bases sólidas e que está iniciada a trajectória que há-de marcar a sua riqueza e o seu crescente desenvolvimento.

A metrópole é quem participa, na maior parte, no comércio de importação e de exportação da colónia. Como, porém, se verifica pelos nossos números, é isso, devido ao regime aduaneiro que ainda ali vigora e que tem sido o maior entrave ao progresso e desenvolvimento daquela nossa rica possessão.

É tempo de nos prepararmos para a eventualidade da colónia quebrar êsses grilhões que a ligam à metrópole e que tornam odioso o nosso domínio.

Um regime diferencial para a Mãe Pátria, sim, todos concordamos com isso. Mas um regime diferencial levado a um tam elevado excesso, que não é senão um regime de escravidão para a colónia e para todos quantos ali mourejam, não pode ser.

A despeito do diferencial desmedido e injustificável de 90 por cento de que gozam as mercadorias nacionais ou nacionalizadas, importadas na colónia, anos houve, antes da guerra, em que a importação estrangeira chegou a exceder a importação nacional.

Assim foi nos anos de 1912 e 1913 e é de prever que tal facto se volte a dar desde que se normalizem as relações comerciais do globo.

Foi tendo em vista todos estes factos e todas estas circunstâncias que as vossas comissões entenderam dever fixar, desde já, um mínimo de três ligações mensais, regulares, da metrópole com Angola, podendo êste número de ligações, ou viagens mensais, ser elevado até quatro, logo que o Governo o julgue conveniente, ou seja logo que o movimento comercial de Angola o justifique.

As vossas comissões não passou despercebida a conveniência de, pelo menos, uma vez em cada mês um dos vapores desta carreira fazer a ligação da metrópole e de Angola com os estabelecimentos e povoações mais importantes da foz do Zaire, como Boma, Matadi, Noqui e Santo António do Zaire, compreendendo-se ainda algumas escalas por Cabinda e Landana, no nosso enclave, e até por alguns portos do Congo Francês, como Quilo ou Loango ou Cabo Lopes.

Temos no Congo Belga e no Congo Francês importantes estabelecimentos portugueses que é da maior conveniência ligar à Mãe Pátria e à nossa grande colónia do Atlântico.

Sobre êste assunto foi nosso propósito nos inspirarmos nos justos desejos do comércio de Angola, que julgamos muito bem interpretados num artigo do *Independente*, de 9 de Janeiro do corrente ano, o jornal mais importante daquela colónia, e que transcrevemos como elemento de estudo e de boa informação para o caso de que vimos tratando:

« Quanto ao serviço para a África Ocidental e carreira costeira de Angola, torna-se absolutamente necessário fazer uma remodelação completa dos serviços fixos actuais.

Assim dever-se-iam estabelecer as seguintes 4 carreiras de Lisboa à África Ocidental: as duas actuais saídas de Lisboa a 7 e 22 de cada mês com vapores mixtos (carga e passageiros) deviam-se suprimir das suas escalas os portos de Ambriz, S. António do Zaire, Novo Redondo, Baía dos Tigres e Porto Alexandre a fim de encurtar em cerca de 12 dias o tempo de viagem de Lisboa e o seu itinerário deveria passar a ser o seguinte:

Lisboa, Funchal, S. Vicente, S. Tiago (Cabo Verde), Príncipe, S. Tomé, Cabinda, Loanda, Lobito, Benguela e Mossâmedes.

Regresso a Lisboa pelos mesmos portos.

Com saídas a 12 e 15 de cada mês criavam-se as duas

carreiras seguintes com os portos de escala que lhe vão indicados:

Saída em 12 por vapor mixto (carga e passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes):

Lisboa, Funchal, Ilha do Sal ou Ilha de Maio (acidentalmente para receber sal ensacado), S. Tomé, Boma, Noqui, Matadi, Boma (só para correios), S. António do Zaire, Ambriz, Loanda, Novo Redondo e Lobito.

No regresso de Lobito a Lisboa êste vapor teria as seguintes escalas:

Novo Redondo, Loanda, Ambriz, S. António do Zaire, Boma (só para correio), Matadi, Noqui, Boma, S. Tomé, S. Vicente e Funchal.

Saída a 25 por vapor *Cargo Boat*:

Lisboa, Ilha do Sal ou Ilha de Maio (acidentalmente para receber sal ensacado); S. Tomé, Cap Lopez, Quilo ou Loango (Congo Francês), quando houvesse carga para estes portos, Landana, Loanda, Benguela Velha, Lobito, Benguela e Cuio (sómente durante a colheita do açúcar).

Regressando a Lisboa pelos mesmos portos excepto os de Landana, Congo Francês, Ilha do Sal e Ilha de Maio.

Sendo moroso em Landana ou Chiloango, (onde não há cais ou pontes) o embarque de carga para navios carregados, que, por calarem muita água são obrigados a fundear muito longe da praia, e dando-se ainda a agravação de ser constituída principalmente por óleo de palma a carga que ali se exporta, a qual, por razões óbvias tem necessariamente que ser estivada nos porões; o vapor de 25, na passagem para o sul, deverá ali receber a carga que houver para a Europa visto que na viagem de regresso, como fica dito, não deverá tocar nesse porto.

Pelas mesmas judiciosas razões quando em Santo António do Zaire houver carga de óleo de palma, o vapor de 12 deverá recebê-la na sua passagem para sul.

Durante a colheita grande de purgueira na Ilha de S. Tiago de Cabo Verde e quando o vapor de 25 não tiver completo carregamento para a Europa nos portos de Angola e S. Tomé, poderá êle tocar no porto da Praia, naquela ilha, para abarrotar.

Atenta a importância actual do comércio português aqui no Congo Belga e Francês e do desenvolvimento que dia a dia vai tomando, impõe-se as relações directas entre os portos de Lisboa, Porto e Funchal com os de Boma e Matadi, (êste último testa de caminho de ferro e porto de distribuição para todo o interior do Congo Belga e Francês).

Além disso, todo o comércio do Congo queixa-se amargamente não só do estado em que lhe chegam as mercadorias portuguesas com o actual sistema de trasbordo em Loanda como também da grande demora que essas mercadorias levam a chegar ao porto de desembarque.

Êste sistema, de resto, obriga a um acréscimo de despesa bastante grande ou seja a um frete suplementar de 25 %.

É tal o descontentamento do comércio português que consta mesmo que a maioria das casas suspendeu ou vai suspender as suas encomendas para Portugal, enquanto não puderem receber essas mercadorias directamente, como acontecia antes da guerra, pelos vapores alemães.

¿ O que dirão a isto os exportadores da metrópole?

Estabelecidas as quatro carreiras mensais como acima fica dito, cremos que ficarão harmonizados todos os interesses — comércio exportador e importador — da metrópole, Funchal, Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe e Angola e comércio português do Congo Belga e Francês, bem como os próprios interesses da Empresa de Navegação que explore essas carreiras, pois nunca lhe faltará carga e passageiros para os seus navios.

Relativamente à carreira costeira de Angola, é bem preciso, é mesmo urgente, melhorar o serviço pondo nele, em lugar do velho e pequeno vapor *Ambriz* o pelo menos com três classes para passageiros, dois vapores modernos e maiores, tipo *Luabo* e *Chinde* que se encontram no serviço costeiro da Africa Oriental, mas é também indispensável que sejam de melhor e mais garantido andamento, por razões óbvias.

Além disso urge que os vapores costeiros de Angola prolonguem as suas viagens até Duala (Camarões) com escalas por Quilo ou Loango e Cabo Lopez (Congo Francês), S. Tomé, Príncipe, e Fernando Pó aproveitando assim a perspectiva de importantíssimos mercados nesses portos estrangeiros para géneros pobres e peixe seco da colónia de Angola dando, portanto, ao comércio agricultura e indústria angolense nova possibilidade de desenvolvimento, como muito acertadamente ainda há pouco dizia o jornal *Independente* no seu artigo de fundo, do número de 26 de Junho findo.

Os portos de escala dos vapores costeiros em viagem de Loanda para o norte seriam portanto:

Ambriz, Mussera, Ambrizete, Quinzau, Santo António do Zaire, Quizembo, Quissanga, Boma, Noqui, Matadi, Cabinda, Landana, Quilo ou Loango, Cap Lopez (Congo Francês), S. Tomé, Príncipe, Fernando Pó e Duala (Camarões).

Regresso a Loanda pelos mesmos portos, notando-se, porém, que nos portos de Quinzau, Quissambo e Quissanga, pela sua diminuta importância, o vapor só deveria tocar neles quando na viagem de ida para o porto de Duala e quando no regresso de Matadi para Loanda, isto é, o vapor tocaria em cada um desses três portos do Congo Português duas vezes apenas em cada viagem.

De Loanda para o Sul os portos a visitar seriam:

Benguela Velha, Novo Redondo, Egipto, Benguela, Cuio, Lucira, S. Nicolau, Mossâmedes, Baía dos Tigres e Porto Alexandre.

Regresso a Loanda pelos mesmos portos.

Nos vapores que saem de Lisboa a 7 e 22 viria a carga para os portos do Sul, como Cuio, S. Nicolau, Egipto, Lucira, Baía dos Tigres e Porto Alexandre, bem como aquela destinada aos portos do Norte:

Mussera, Ambrizete, Quinzau, Quissambo, Quissanga, Quilo ou Loango e Cabo Lopez, carga que trasbordaria em Loanda para os vapores costeiros.

A carga para Fernando Pó e Duala viria pelos mesmos vapores ou pelos que largam de Lisboa a 12 e 25, como fôsse mais prático, e teria trasbordo em S. Tomé, Loanda ou em qualquer outro porto que oferecesse mais conveniência.

O trasbordo dos passageiros dos vapores mixtos para os vapores costeiros e vice-versa teria lugar nos portos onde fôsse menos incômodo.

Também pelos vapores de 7 e 22 viajariam de Angola para S. Tomé e Príncipe os centenares de serviços que mensalmente vão ser empregados nas roças.

Quanto ao velho vapor *Ambriz*, talvez conviesse fazê-lo continuar em Angola como valioso auxiliar dos dois vapores que se pedem para a carreira costeira da província.

Organizada a carreira directa entre a metrópole e o Congo Belga, e remodelada a costeira de Angola nas condições expostas, teríamos as seguintes vantagens:

Na carreira directa para o Congo Belga o comércio respectivo poderia exportar para a metrópole o que hoje manda para o estrangeiro com graves prejuízos, visto que no estrangeiro tem de pagar comissões e alcavalas a corretores, ao passo que em Lisboa tem escritórios próprios ou representantes. Por consequência haveria tudo a ganhar em deixar dentro do próprio País o ouro

que se dá para fora por força das circunstâncias. Acrescendo ainda que na metrópole não é raro obter preços mais remuneradores que no estrangeiro para certos géneros, tais como: coiros, borracha, coconote, arroz, etc.

Um exemplo: ainda há pouco duas partidas de coiros, uma enviada para Hull e a outra para Lisboa, cada quilograma foi respectivamente pago a 3 xelins em Hull e a escudos 1\$90 em Lisboa. Casos destes dão-se todos os dias.

Ainda no que respeita à carreira costeira, independentemente da perspectiva do desenvolvimento do comércio, agricultura e indústria angolense que a carreira traria consigo, a exportação de arroz do Congo Belga para S. Tomé, Fernando Pó, Duala, etc., que hoje não se faz em larga escala, pelo menos para S. Tomé, Príncipe e Fernando Pó por falta de transportes directos. O sistema actual de trasbordo em Loanda do vapor *Ambriz* para o vapor grande para o arroz para S. Tomé e Príncipe, e contraproducente pelas justas razões que ficariam ditas, poderia ser não só uma grande fonte de riqueza para o enorme comércio português que existe no Congo Belga, como também uma vantagem apreciável para os roceiros de S. Tomé e Príncipe».

Kinshasa (Congo Belga), Dezembro de 1919.— X».

Recomendam as vossas comissões que, pelo menos, metade dos vapores da carreira de Angola prolonguem as suas viagens de regresso até o Mar do Norte por forma a assegurarem não só as relações directas de Angola com o norte da Europa, como a servirem o comércio geral da metrópole com os países situados nessa região do globo.

Pelo que respeita ao comércio de Angola, os números atrás, que traduzem o seu movimento comercial, sobejamente justificam essa medida. Nos anos anteriores à guerra metade da importação de Angola era de origem estrangeira.

É certo que uma grande parte da importação estrangeira se fazia por intermédio do porto de Lisboa, a fim de beneficiar do respectivo diferencial da pauta a que atrás fizemos referência. E fazia-se trazendo os navios estrangeiros essas mercadorias a Lisboa, sendo depois as mesmas reexportadas por intermédio dos vapores nacionais para a nossa grande colónia do Atlântico.

Mas porque isso representa um pesado e duro encargo para o comércio de Angola, que não se baseia em nenhuma razão justa, e que terminará, certamente, uma vez estabelecido um novo regime aduaneiro na colónia; e porque uma longa experiência de quasi trinta anos prova que a indústria da metrópole não pode continuar a disfrutar do monopólio de explorar aquela nossa rica colónia à custa do seu natural progresso e desenvolvimento, verificando-se não haver conseguido mesmo, com um diferencial de 90 por cento, bater os seus concorrentes estrangeiros, entendem as vossas comissões que há toda a conveniência em se fazer desde já a ligação da colónia, por intermédio dos vapores da sua carreira privativa, com os países do Mar do Norte, que são, principalmente, os que participam no seu comércio de importação e exportação, integrando-se os serviços de navegação de Angola nas novas correntes do seu comércio com o fim de evitar que as companhias de navegação estrangeiras tomem e consolidem posições que a nós legitimamente nos pertencem.

São estas as razões que levam as vossas comissões a propor o regime de serviços para Angola expresso no presente projecto de lei.

Carreira de S. Tomé e Príncipe

O serviço de navegação de S. Tomé e Príncipe, no regime anterior à guerra, não era assegurado por carreira privativa, mas tam sómente pelos navios da carreira de Angola que saíam de Lisboa, mensalmente, nos dias 7 e 22 e pelos navios da carreira de Moçambique que tinham as suas saídas de Lisboa no dia 1 de cada mês.

Na época das colheitas iam a S. Tomé e ao Príncipe vapores extraordinários para carregar cacau.

Este regime era desvantajoso para Angola pelas demoras nas respectivas viagens e porque fazia participar os navios da sua carreira no comércio de S. Tomé, com prejuízo da disponibilidade para carga que se deveria reservar para Angola.

Era igualmente desvantajoso para S. Tomé porque tendo esta colónia um volume comercial grande tinha direito a um serviço especial e privativo, tanto mais que as necessidades do seu comércio de exportação nem sempre se harmonizam com as do comércio de Angola.

Assim, durante a guerra, e no regime combinado da Companhia Nacional de Navegação e Transportes Marítimos do Estado, foi estabelecido um serviço privativo para S. Tomé com uma saída de Lisboa por mês.

Encontramos menção desse regime no plano de navegação da frota mercante nacional publicado no *Diário do Governo*, 3.^a série, de 29 de Janeiro de 1919.

Por esse plano e segundo esse regime os vapores da carreira de S. Tomé fariam viagens directas de Lisboa a S. Tomé, carregando ali cacau com destino a Portugal ou ao estrangeiro.

Sendo o cacau destinado ao estrangeiro deveriam tocar em Lisboa para servir o comércio da metrópole com os países do Mediterrâneo ou do Mar do Norte, conforme fôsse o seu destino.

Por outro fixava-se que os vapores de 22 da carreira de Angola não recebessem carga para S. Tomé.

As vossas comissões propõem um serviço privativo para S. Tomé com as características do que fica exposto.

O comércio e agricultura de S. Tomé, apesar de muito importantes, tendem a aumentar pelo que uma carreira privativa, com uma viagem mensal, não é cousa que se possa tomar como exagerada.

Antes pelo contrário é uma medida que de há muito se recomenda e impõe e que o volume comercial da colónia sobejamente justifica.

Comercio geral

Anos	Valores em contos		
	Importações	Exportações	Total
1900.	2 337	3 872	6 209
1903.	2 484	6 134	8 618
1907.	3 018	6 807	9 655
1908.	3 182	7 921	11 103
1909.	3 055	9 103	12 158
1910.	3 180	8 965	12 145
1911.	3 507	7 616	11 123
1912.	3 412	8 372	11 784
1913.	4 181	8 101	12 282
1914.	3 746	7 416	11 112
1915.	4 367	6 269	10 636
1916.	6 115	7 521	13 636

As principais mercadorias importadas pela colónia são arroz e peixe sêco, para consumo dos indígenas, vi-

nho, legumes, açúcar, tecidos e os demais géneros e artigos que constam do presente mapa.

O arroz é principalmente importado da Índia inglesa, o peixe sêco de Angola e o vinho e legumes da metrópole.

Principais mercadorias importadas no ano de 1916

Valores em contos e quantidades em toneladas ou 1:000 litros:

	Quantidades	Valores
Açúcar	172	39
Águas minerais	87	27
Azeite	99	46
Vinho 15°	2:000	343
Vinho 17°	728	152
Arroz	8:604	1:217
Bacalhau	154	93
Carne salgada	239	66
Feijão	2:342	222
Farinha de trigo	799	163
Milho	2:337	135
Peixe sêco	3:483	274
Máquinas agrícolas	189	110
Sacaria	427	327
Tecidos de algodão	96	214
Gado bovino	2:690	76

Foram os seguintes os países que, em 1916, participaram no comércio de importação da colónia e lhe forneceram os géneros e artigos necessários ao seu consumo:

Principais países fornecedores da colónia no ano de 1916

	Valores em contos
Portugal	3:094
Colónias portuguesas	930
Inglaterra	777
Índia inglesa	265
Espanha	177
Estados Unidos	95
Noruega	72
Suécia	14
França	11
Itália	7

No que respeita à exportação é por todos sabido que os produtos de exportação mais importantes da colónia são o cacau, café, coconote, quina, copra, coços, óleo de palma e cola.

O cacau, café e coconote que são os três principais produtos de exportação de S. Tomé e Príncipe representaram, em 1916, um valor de 98 por cento da exportação total.

Os números que representam a importância crescente do comércio de exportação de cacau, e todo o comércio de exportação de café e coconote, nos últimos 10 anos, são os seguintes:

Principais produtos de exportação

Valores em contos e quantidades em toneladas:
Cacau:

	Quantidades	Valores
1900	12:589	3.525
1907	22:861	6 399
1908	27:187	7.613
1909	31:603	8.849
1910	36:148	8.591
1911	31:312	7.239

	Quantida- des	Valores
1912	35:465	8.110
1913	36:500	7.732
1914	33 320	7.164
1915	28.013	6.023
1916	34:003	7.303

Café:

1900	2:004	301
1907	1:444	172
1908	1:612	242
1909	1:312	197
1910	979	242
1911	748	185
1912	651	182
1913	675	202
1914	472	141
1915	545	164
1916	220	66

Coconote:

1900	526	21
1907	542	21
1908	697	28
1909	555	22
1910	881	35
1911	1:317	52
1912	1:060	40
1913	1:279	38
1914	1:264	38
1915	1:169	35
1916	1:433	44

A exportação de S. Tomé e Príncipe fazia-se, anteriormente à guerra, quasi que exclusivamente para Lisboa, devido ao diferencial de que gozavam os productos exportados, quando essa exportação tinha lugar para os portos nacionais. Hoje uma grande parte da exportação faz-se, directamente, para os países consumidores, visto ser mais vantajoso aos exportadores pagar em S. Tomé o aumento de direitos provenientes da exportação desse producto para portos estrangeiros, do que beneficiar da redução feita, quando exportam para portos nacionais, tendo, depois de pagar cargas e descargas em Lisboa e um novo frete deste porto para os portos de destino.

Assim, dentro das novas modalidades do commercio de exportação daquela colónia, as vossas commissões propõem uma carreira privativa para S. Tomé e Príncipe, prolongada até os portos do Mar do Norte ou até os portos do Mediterraneo.

**Carreiras extraordinárias
e carreiras de cabotagem de Angola,
Congo e S. Tomé e Príncipe**

Além das carreiras ordinárias que se estabelecem para Angola prevê-se o caso de haver necessidade de se estabelecerem carreiras extraordinárias para os portos de Angola e das nossas colónias de África Ocidental quando haja tam grande affluência de carga nesses portos que essa não possa ser transportada nos vapores das respectivas carreiras regulares e ordinárias.

Não pôde deixar de ser assim desde que nós sujeitamos as nossas mais importantes colónias da África occidental, Angola e S. Tomé, a um regime advaneiro tendente a dificultar nelas o commercio dos outros países, reservando-as, quasi que exclusivamente, ao commercio nacional, e desde que, dentro do mesmo critério, e em matéria de navegação, nós proibimos a essas colónias o mandar os seus productos para a metrópole, a não ser em navios portuguezes. É, pois, de nosso dever organizar os respectivos serviços e carreiras de navegação por

forma que não lhes venham a faltar os meios de transporte nacionais, necessários ao seu natural progresso de desenvolvimento.

É este o critério do projecto na parte em que o estamos apreciando.

Para os serviços de cabotagem de Angola, Congo e S. Tomé e Príncipe indicam-se de início dois vapores dos da frota do Estado, contando-se que continuem nesse serviço os outros vapores portuguezes que actualmente fazem a cabotagem na costa de Angola e as viagens em torno da Ilha de S. Tomé.

Viñdo a faltar esses vapores, a Sociedade obrigar-se há a substituí-los immediatamente, ou nos prazos fixados pelo Governo.

Também se prevê o facto deste serviço poder, em qualquer tempo, vir a ser prolongado, por um ou mais vapores nele empregados, até as colónias estrangeiras vizinhas e até a outra costa em regime análogo ao que se estabelece no projecto para o serviço de cabotagem da costa oriental da África.

A Companhia Nacional de Navegação, num regime de duas carreiras mensais de ligação entre a metrópole e Angola, emprega no serviço costeiro de Angola sómente o vapor *Ambriz*, com 852 toneladas brutas.

As vossas commissões para o regime normal de 3 carreiras mensais contam com a continuação do vapor *Ambriz* nesse serviço e indicam mais dois vapores que podem ser, por exemplo, o *Lagos*, com 1:773 toneladas brutas e o *Sacarém*, com 2:047 toneladas brutas, navios dos mais antigos de frota da Estado, e que, por isso mesmo, podem ser empregados nos mares de Angola.

Não são demais os navios que se reservam para o serviço costeiro de Angola, principalmente se prolongarmos para o norte esse serviço até os portos e fazendas vizinhas do Congo Belga e Francês, como é de toda a conveniência, e para o sul até alguns portos da antiga Africa Ocidental Alemã.

Por último, e como elemento de informação, devemos registar quais os valores que representam as mercadorias que aproveitavam navegação de cabotagem ao longo da costa de Angola, segundo a última estatística publicada daquela colónia, a do anno de 1910.

**Valores das mercadorias transportadas
em embarcações de cabotagem. — Registo por entradas**

1907	1:278.828\$
1908	1:186.388\$
1909	1:098.004\$
1910	1:241.511\$

Por estes números se vê a importância do commercio de cabotagem de Angola que é conveniente não esquecer no estudo que vimos fazendo.

Carreira de Moçambique

Esta carreira, segundo o presente projecto, será estabelecida por forma a se garantir, de início, àquella colónia o mínimo de duas viagens mensais regulares, nas suas relações com a metrópole (duas saídas de Lisboa por mês).

As viagens dos vapores de passageiros terão lugar alternadamente, pelo Cabo e pelo Canal de Suez. Metade ou mais dos vapores da carreira regular de Moçambique serão empregados nas carreiras de Lisboa para o Mar do Norte, com escala por Leixões, por forma a assegurar não só as relações directas entre Moçambique e o norte da Europa, como a servirem o commercio geral da metrópole com os países situados nessa região do globo.

No regime que vigorava anteriormente à guerra, Moçambique tinha uma ligação mensal com a metrópole

De Lisboa os navios da Empresa Nacional de Navegação saíam, normalmente, no dia 1 de cada mês, em viagem, pelo Atlântico, para aquela colónia.

Data de 1903 este regime iniciado com um subsídio à Empresa Nacional de Navegação de 144 contos no primeiro ano; 120 no segundo; 96 no terceiro; 72 no quarto; 60 no quinto e 60 no sexto ano do contrato. Este, que era por 6 anos, findo esse período considerouse, em vigor por consentimento das partes enquanto outro se não estabelecesse.

Durante a guerra mantiveram-se as relações da metrópole com Moçambique com mais ou menos regularidade.

Em seguido ao armistício, em Janeiro de 1919, a Direcção Geral dos Transportes Marítimos, fazendo a distribuição da frota nacional, em harmonio com as necessidades do país, (*Diário do Governo* n.º 23, 3.ª série), contando com os navios do Estado e com os da Companhia Nacional de Navegação, fixou um serviço quinzenal para Moçambique, atribuindo ao serviço daquela carreira, 6 paquetes: 3 do Estado e 3 da Companhia Nacional de Navegação. Saídas de Lisboa a 1 e 15 de cada mês.

Vamos agora ver, no período de reconstituição nacional que atravessamos, qual deverá ser o regime definitivo de navegação a estabelecer com Moçambique, dadas as suas características económicas e comerciais e as respectivas modificações determinadas pela guerra.

Comércio geral (a)

Anos	Valores em contos		
	Importação (b)	Exportação (c)	Total
1905	32:433	29:433	61:866
1906	34:023	31:260	65:283
1907	32:768	30:089	62:857
1908	37:200	35:244	72:444
1909	44:150	44:704	88:854
1910	53:202	49:600	102:802
1911	48:691	45:594	94:285
1912	48:975	45:459	94:434
1913	52:139	48:661	100:800
1914	43:837	40:212	84:049
1915	35:875	33:895	69:770
1916	47:120	42:741	89:861
1917	67:027	64:345	131:372
1918	77:819	64:762	142:581

(a) Nesta designação compreende-se o movimento comercial de toda a colónia, incluindo o das companhias privilegiadas Moçambique e Niassa. Compreende-se, portanto, o movimento comercial das alfândegas administradas pelo Estado e que constituem o Circulo Oriental de África Lourenço Marques, Inhambane, Chinde, Quelimane, Moçambique e Tete, e o movimento comercial das referidas companhias.

(b) Na importação compreende-se a importação para consumo, reexportação e trânsito internacional.

(c) Na exportação compreende-se a exportação nacional e nacionalizada, a reexportação e o trânsito internacional.

Desenvolvimento das importações

Anos	Valores em contos			
	Importação para consumo	Reexportação	Trânsito internacional	Total
1905	7:814	1:719	22:900	32:433
1906	7:541	2:332	24:150	34:023
1907	7:262	3:891	21:615	32:768
1908	7:572	6:019	23:609	37:200
1909	7:344	5:218	31:558	44:150
1910	9:926	5:479	37:797	53:202

Anos	Valores em contos			
	Importação para consumo	Reexportação	Trânsito internacional	Total
1911	10:884	4:559	33:248	48:691
1912	13:217	5:830	29:928	48:975
1913	12:289	8:327	31:523	52:139
1914	11:085	8:954	23:798	43:837
1915	9:668	10:635	15:572	35:875
1916	13:475	13:488	20:157	47:120
1917	16:359	18:422	32:246	67:027
1918	23:061	23:480	31:278	77:819

Desenvolvimento das exportações

Anos	Valores em contos			
	Exportação nacional e nacionalizada	Reexportação	Trânsito internacional	Total
1905	4:814	1:719	22:900	29:433
1906	4:778	2:332	24:150	31:260
1907	4:583	3:891	21:615	30:089
1908	5:616	6:019	23:609	35:244
1909	7:848	5:298	31:558	44:704
1910	6:324	5:479	37:797	49:600
1911	7:787	4:559	33:248	45:594
1912	9:701	5:830	29:928	45:459
1913	8:811	8:327	31:523	48:661
1914	7:460	8:954	23:798	40:212
1915	7:688	10:635	15:572	33:895
1916	9:096	13:488	20:157	42:741
1917	13:677	18:422	32:246	64:345
1918	10:004	23:480	31:278	64:762

Comércio especial

Anos	Valores em contos		
	Importação para consumo	Exportação nacional e nacionalizada	Total
1905	7:814	4:814	12:628
1906	7:541	4:778	12:319
1907	7:262	4:583	11:845
1908	7:572	5:616	12:188
1909	7:344	7:848	15:192
1910	9:926	6:324	16:250
1911	10:884	7:787	18:671
1912	13:217	9:701	22:918
1913	12:289	8:811	21:100
1914	11:085	7:460	18:545
1915	9:668	7:689	17:357
1916	13:475	9:096	22:571
1917	16:359	13:677	30:036
1918	23:061	10:004	33:065

Comercio geral nos territórios administrados pelo Estado (1)

Anos	Valores em contos		
	Importação	Exportação	Total
1902	12:800	10:424	23:224
1903	23:672	18:203	41:875

(1) Não está incluído o valor do ouro e prata em barra ou em moeda.

Anos	Valores em contos		
	Importação	Exportação	Total
1904	22.784	17 351	40 135
1905	27 953	22.969	50.922
1906	28.634	23.804	52 498
1907	27 256	22.726	49 982
1908	30 866	26 770	57.636
1909	36 869	33 737	70 606
1910	42 869	38 268	81.137
1911	36.145	30 870	67.015
1912	35.928	29 338	65.266
1913	37 029	30.794	67.823
1914	30.506	24.569	55 075
1915	24 152	19 671	43.823
1916	33.666	26.644	60 310
1917	49.812	43 787	93 599
1918	53 427	39.121	92 548

Comercio especial dos territórios administrados pelo Estado (1)

Anos	Valores em contos		
	Importação para consumo	Exportação nacional ou nacionalizada	Total
1902	4.251	1 877	6 131
1903	7 203	1.731	8 937
1904	7.121	1.688	8 809
1905	6 233	1 249	7.482
1906	6.048	1 279	7 327
1907	5.619	1 083	6 707
1908	5.481	1 384	6 865
1909	4 967	1.836	6 803
1910	6 347	1 746	8 093
1911	7.156	1 880	9.036
1912	8 918	2 323	11.246
1913	8 383	2.147	10 530
1914	7.971	2 035	10.006
1915	7.144	2.663	9.807
1916	10.622	3 601	14.223
1917	12.730	6 705	19 435
1918	18.688	4 381	23.069

(1) Não está incluído o valor do ouro e prata em barra ou em moeda.

Reexportação e trânsito internacional nos territórios administrados pelo Estado (1)

Anos	Valores em contos		
	Reexportação	Trânsito internacional	Total
1903	516	15 952	16.463
1904	725	14 932	15.663
1905	933	20.787	21 720
1906	1.221	21.365	22 586
1907	2.740	18 898	21.638
1908	4.808	20.577	25 385
1909	4.293	27 603	31.901
1910	4 214	32 278	36 522
1911	2 686	26 303	28 989
1912	3.941	23 069	27 010
1913	4 834	23 812	28 646
1914	4.418	18.116	22 534
1915	5 336	11 672	17 008

(1) Não está incluído o valor do ouro e prata em barra ou em moeda.

Anos	Valores em contos		
	Reexportação	Trânsito internacional	Total
1916	7.108	15.936	23 044
1917	9 595	27 487	37 082
1918	9 123	25.112	34 740

Nota — Os valores da Importação para consumo com os da Reexportação e Trânsito Internacional constituem o total das Importações, expresso no comércio geral dos territórios administrados pelo Estado; e, da mesma forma, os valores da Exportação nacional e nacionalizada, com os da Reexportação e Trânsito Internacional, constituem o total das Exportações.

Movimento comercial com a metrópole nos territórios administrados pelo Estado (1)

Anos	Valores em contos		
	Importação	Exportação	Total
1903	2.058	157	2.215
1904	2.307	483	2 790
1905	2 081	538	2.619
1906	2 109	323	2.432
1907	2 175	306	2.481
1908	2 254	691	2.945
1909	2.264	781	3 045
1910	2.399	591	2 990
1911	2 994	771	3 765
1912	3 214	573	3 787
1913	3 052	462	3.514
1914	2 680	239	2 919
1915	2 828	390	3 224
1916	3.231	865	4 096
1917	3.619	1 043	4.667
1918	5.417	1.733	7.150

(1) Não está incluído o valor do ouro e prata em barra ou em moeda.

Comércio geral nos territórios administrados pelo Estado

Valores em contos das mercadorias procedentes e destinadas aos principais países que têm relações comerciais com a Colômbia¹

Anos	Importação	Exportação	Total
PORTUGAL			
1903	2 058	157	2 215
1904	2.329	483	2 812
1905	2.111	538	2.649
1906	2.127	323	2.450
1907	2.186	306	2 492
1908	2 271	691	2.962
1909	2.286	781	3.067
1910	2 441	591	3 032
1911	3 038	771	3 809
1912	3 263	572	3 835
1913	3 144	462	3.606
1914	2 812	240	3 052
1915	3 020	395	3 415
1916	3 165	798	3 963
1917	3 586	1.324	4.910
1918	4 502	818	5 320

¹ Não está incluído o valor do ouro e prata em barra ou em moeda.

Anos	Importação	Exportação	Total	Anos	Importação	Exportação	Total
INGLATERRA E POSSESSÕES				BRASIL E ARGENTINA*			
(Excluído do Transvaal)							
1903	12 112	494	12 606	1916	26	10	36
1904	11 037	776	11 813	1917	361	12	373
1905	14 128	783	14 911	1918	840	377	1 217
1906	15 957	1 286	17 243	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA			
1907	14 211	2 255	16 466	1903	2 708	1	2 709
1908	14 159	3 211	17 370	1904	2 113	1	2 114
1909	17 379	2 372	19 751	1905	2 808	-	2 808
1910	21 686	2 749	24 435	1906	2 498	5	2 503
1911	17 809	1 187	18 996	1907	2 304	10	2 314
1912	16 230	1 652	17 882	1908	2 429	48	2 477
1913	15 546	3 512	19 058	1909	2 980	24	3 004
1914	13 239	3 321	16 560	1910	2 988	7	2 995
1915	9 906	5 012	14 918	1911	2 622	5	2 627
1916	14 734	11 174	25 908	1912	2 620	94	2 714
1917	23 441	5 376	28 817	1913	2 800	-	2 800
1918	28 231	20 473	48 704	1914	2 551	24	2 575
TRANSVAAL				1915	2 664	80	2 744
1903	260	16 586	16 846	1916	5 239	4 580	9 819
1904	310	14 914	15 224	1917	10 097	9	10 106
1905	469	20 405	20 874	1918	6 275	5 460	11 735
1906	803	20 321	21 629	FRANÇA E POSSESSÕES			
1907	2 262	18 640	20 902	1903	361	196	557
1908	4 145	20 370	24 515	1904	352	329	681
1909	3 161	27 639	30 800	1905	311	240	551
1910	3 278	32 414	35 692	1906	287	303	590
1911	1 426	26 529	27 955	1907	279	251	530
1912	2 657	23 348	26 005	1908	228	231	459
1913	3 660	23 867	27 527	1909	215	457	672
1914	3 951	18 269	22 220	1910	320	535	855
1915	5 550	11 364	16 914	1911	346	311	657
1916	7 236	6 274	13 510	1912	489	414	903
1917	7 415	27 510	34 925	1913	347	619	966
1918	6 672	4 971	11 643	1914	267	422	689
ALEMANHA E POSSESSÕES				1915	218	593	811
1903	3 177	290	3 467	1916	228	426	654
1904	3 446	397	3 843	1917	216	692	908
1905	4 524	469	4 993	1918	403	609	1 012
1906	4 311	511	4 822	JAPÃO			
1907	3 868	350	4 218	1903	-	-	-
1908	4 766	343	5 109	1904	3	-	3
1909	5 828	670	6 498	1905	3	-	3
1910	7 004	507	7 511	1906	1	-	1
1911	6 501	457	6 958	1907	3	-	3
1912	5 225	410	5 635	1908	9	-	9
1913	7 001	421	7 422	1909	7	-	7
1914	4 198	283	4 481	1910	14	-	14
1915	219	-	219	1911	37	-	37
1916	117	99	216	1912	45	-	45
1917	16	-	16	1913	36	-	36
1918	-	-	-	1914	160	-	160
BRASIL E ARGENTINA				1915	233	-	233
1903	580	-	580	1916	547	524	1 071
1904	88	-	88	1917	675	-	675
1905	113	-	113	1918	717	498	1 215
1906	63	-	63	BÉLGICA			
1907	42	-	42	1903	544	9	553
1908	73	-	73	1904	241	8	249
1909	144	-	144	1905	491	3	494
1910	201	-	201	1906	288	3	291
1911	122	-	122	1907	460	49	509
1912	161	36	197	1908	609	865	1 474
1913	154	-	154	1909	903	707	1 610
1914	49	-	49	1910	1 422	254	1 676
1915	160	-	160				

Anos	Importação	Exportação	Total
BÉLGICA			
1911	687	193	880
1912	695	881	1.576
1913	482	186	668
1914	507	73	580
1915	32	-	32
1916	9	11	20
1917	8	2	10
1918	4	4	8

HOLANDA E POSSESSÕES			
1903	259	15	274
1904	563	28	591
1905	334	40	374
1906	371	27	398
1907	272	33	305
1908	240	56	296
1909	391	90	481
1910	522	55	577
1911	457	79	536
1912	672	242	914
1913	540	53	593
1914	635	66	701
1915	456	1	457
1916	122	11	133
1917	167	-	167
1918	216	26	242

DINAMARCA, SUÉCIA, E NORUEGA			
1903	3	-	3
1904	2	-	2
1905	20	-	20
1906	821	-	821
1907	571	-	571
1908	527	-	527
1909	862	-	862
1910	1:157	-	1:157
1911	1:187	-	1:187
1912	1:374	34	1:408
1913	1:183	-	1:183
1914	667	2	669
1915	654	224	878
1916	909	755	1:664
1917	1:102	-	1:102
1918	1:171	1:042	2:213

Comercio especial nos territórios administrados pelo Estado

Participação proporcional dos diversos países no comércio especial da colônia, importação para consumo e exportação nacional e nacionalizada, e alterações introduzidas pela guerra.

Países	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Portugal	30,00	28,90	32,72	25,16	18,43	19,18
Colônias portuguesas	5,40	7,28	8,93	15,76	20,26	14,14
Alemanha	12,40	10,76	1,05	0,13	0,04	-
América	2,60	2,88	4,04	5,22	5,70	3,3
Bélgica	1,30	1,42	-	0,02	-	-
Francia e colônias	7,80	5,44	6,27	2,67	3,04	2,00
Holanda e colônias	0,88	1,05	0,94	0,78	0,70	0,82
Inglaterra e colônias	25,30	29,15	25,03	28,83	31,32	37,76
Japão	0,12	0,10	0,16	0,16	0,21	0,98
Transvaal	10,5	9,42	14,03	15,88	16,77	16,55
Suécia, Noruega e Dinamarca	1,2	1,36	4,38	2,40	0,86	0,55
Outros países	2,60	2,29	2,45	2,99	2,44	4,49
	100	100	100	100	100	100

Comercio marítimo nos territórios administrados pelo Estado

Movimento de navios dos países que mais especialmente frequentam os portos da colônia, com indicação das toneladas de mercadorias carregadas e descarregadas por êsses navios.

Anos	Entradas		Saidas		Toneladas carregadas e descarregadas
	Número	Toneladas descarregadas	Número	Toneladas carregadas	
PORTUGUESES					
1903	146	20 752	134	11.476	32:228
1904	179	21.316	195	22 149	46:465
1905	269	24 236	287	42 023	66:259
1906	333	25 326	353	36 141	61 467
1907	363	21 348	379	53 647	74.995
1908	440	25 950	418	69.927	95.877
1909	431	21.953	434	64 585	86 538
1910	454	30 563	434	69 772	100:335
1911	566	43:403	541	87.990	131.393
1912	1 031	59:362	1.013	97.145	156 507
1913	985	57.668	987	96 224	153 892
1914	917	58 552	917	106.504	165:056
1915	831	66.754	832	137.427	204 181
1916	913	77.151	926	171.211	248:362
1917	-	-	-	-	-
1918	669	72.686	666	134 536	207:222

INGLESES					
1903	496	295:153	208	10 802	305:955
1904	497	247 627	242	10.962	258 589
1905	335	249.140	128	6 540	255.680
1906	295	230.847	136	6 049	236.896
1907	307	192 584	191	38:725	231.309
1908	267	195 330	197	61.410	256:740
1909	331	296 387	255	114.472	410 859
1910	379	379 108	259	99.462	478 570
1911	398	299.483	294	70 844	370 327
1912	484	213 857	482	227 554	441:411
1913	497	234.085	494	436 084	670:169
1914	461	173.636	469	618 268	791.904
1915	384	123.941	385	391.398	515.334
1916	627	139 725	609	557 173	696:898
1917	-	-	-	-	-
1918	519	88 566	509	442 459	531 025

JAPONÊSES					
1913	-	-	-	-	-
1914	-	-	-	-	-
1915	-	-	-	-	-
1916	22	1 069	22	22.999	24.068
1917	35	2 159	35	33 983	36:142
1918	38	4 577	38	75:090	79.667

DINAMARQUESES, SUÊCOS E NORUEGUESES					
1903	102	230.673	-	-	230.673
1904	55	59.386	2	30	59.416
1905	42	46.118	4	1:411	47 529
1906	33	37 927	19	4 650	42 577
1907	33	26.877	15	3.042	29.919
1908	28	30.943	16	8 518	39 461
1909	41	51:721	19	2 924	54.645
1910	33	44 982	27	5 124	50 106
1911	34	39 460	10	1.163	40:623
1912	46	28.794	41	38 035	66 829
1913	48	45 989	39	84.676	130:665
1914	43	17 202	44	65 550	82 752
1915	86	33 791	82	66.280	100 071
1916	57	31 028	56	64 229	95:257
1917	53	28 288	50	86 097	114: 85
1918	21	19:540	25	43:949	63.489

Anos	Entradas		Saída		Toneladas carregadas e descarregadas
	Número	Toneladas descarregadas	Número	Toneladas carregadas	
AMERICANOS					
1909	2	3 770	1	1	3-771
1910	-	-	-	-	-
1911	-	-	-	-	-
1912	-	-	-	-	-
1913	-	-	-	-	-
1914	1	1.021	1	2 123	3.144
1915	1	996	-	-	996
1916	2	2.797	5	3 732	6-529
1917	3	2 851	3	1 068	3 919
1918	-	-	1	1-399	1.399
ALEMÃES					
1903	168	77.076	120	7:112	84-188
1904	171	55 939	130	20 577	76 516
1905	227	81 463	184	20.011	101-474
1906	274	76.196	209	23.983	100 179
1907	264	67 237	207	16:425	83 712
1908	217	59.370	204	28 185	87-555
1909	234	84.626	237	45 222	129 848
1910	267	112 602	239	36-868	149 470
1911	249	106 221	231	28 801	135-022
1912	328	25 906	332	43.415	69 351
1913	309	106 602	307	61.836	168-438
1914	229	70 450	221	48.169	118 619
1915	-	-	-	-	-
1916	-	-	-	-	-
1917	-	-	-	-	-
1918	-	-	-	-	-
FRANCESES					
1903	20	5 445	2	6	5.151
1904	21	5.154	9	264	5-418
1905	5	58	5	521	579
1906	4	236	1	10	246
1907	4	20	1	50	70
1908	-	-	-	-	-
1909	10	2 266	4	63	2-323
1910	20	6 526	12	99	6 625
1911	20	4 330	6	789	5 119
1912	13	1 190	13	6 212	7-702
1913	14	342	13	304	646
1914	15	1 899	15	2 005	3 904
1915	6	430	6	158	638
1916	10	1.533	9	207	1 740
1917	5	238	4	756	994
1918	5	530	6	722	1.252

Nota — Nas entradas como nas saídas só se mencionam os navios que nos portos da colônia tenham descarregado ou carregado quaisquer mercadorias. Os navios que sómente tenham descarregado mercadorias são unicamente incluídos nas entradas, com a menção das mercadorias descarregadas. Nas saídas sómente se incluem os navios que receberam carga nos portos da colônia.

Movimento comercial nos territórios administrados pelo Estado

Principais mercadorias importadas para consumo, nos anos de 1913, 1916 e 1918

Mercadorias	Anos	Quantidades Toneladas ou milhares de litros	Valores em contos
Aguardente e bebidas alcoólicas similares	1913	159	79
	1916	144	112
	1918	177	267

Mercadorias	Anos	Quantidades Toneladas ou milhares de litros	Valores em contos
Arroz	1913	5-086	312
	1916	2-356	228
	1918	4-346	650
Azeite	1913	182	61
	1916	195	94
	1918	246	261
Batatas e cebolas	1913	1-349	77
	1916	1-458	89
	1918	1-388	115
Calçado (Pares)	1913	39-545	64
	1916	42-290	112
	1918	35 300	171
Cimento e cal	1913	11-363	150
	1916	8-983	223
	1918	5-485	169
Farinha de milho	1913	1-965	101
	1916	2 982	153
	1918	5 840	530
Farinha de trigo	1913	2-588	165
	1916	3-539	554
	1918	3-508	982
Ferro e outros metais (excepto preciosos)	1913	3-227	378
	1916	1-364	247
	1918	1-124	492
Hortaliças e legumes secos e em conserva	1913	176	26
	1916	301	25
	1918	1.138	233
Instrumentos e ferramentas para artes e officios	1913	56	17
	1916	89	42
	1918	748	513
Madeira em barrotes, tábuas, pranchas, etc.	1913	6-591	189
	1916	4-110	135
	1918	1-299	119
Manteiga natural	1913	172	130
	1916	175	147
	1918	183	265
Material para caminhos de ferro (excepto máquinas)	1913	11-262	494
	1916	1-760	268
	1918	1-925	392
Medicamentos	1913	47	57
	1916	51	86
	1918	57	354
Papel	1913	283	68
	1916	97	54
	1918	264	239
Peixe em conserva	1913	429	105
	1916	383	170
	1918	497	398
Petróleo	1913	829	44
	1916	909	86
	1918	848	172
Tecidos de algodão branco em peça e em obra	1913	618	371
	1916	757	699
	1918	542	1-465
Algodão tinto, em peça e em obra	1913	1-062	1-074
	1916	951	1-625
	1918	822	3-077
Canhamãos e grossarias	1913	446	103
	1916	428	85
	1918	533	144
Tecidos, não especificados	1913	318	363
	1916	277	344
	1918	221	623

Mercadorias	Anos	Quantidades — Toneladas ou milhares de litros	Valores em contos
Vinhos comuns, nacionais	1913	7.505	756
	1916	4.270	739
	1918	3.073	830
Vinhos especiais, tipos Pôrto e Madeira, engar- rarados, nacionais . . .	1913	212	66
	1916	186	103
	1918	230	178
<i>Principais mercadorias, de produção de indústrias da colónia, exportadas nos anos de 1913, 1916 e 1918</i>			
Açúcar	1913	5.753	438
	1916	6.568	575
	1918	—	—
Gado vivo, bovino	1913	1.972	21
	1916	2.031	84
	1918	1.230	52
Borracha	1913	91	41
	1916	34	21
	1918	12	9
Casca de mangal	1913	6.144	37
	1916	8.482	10
	1918	552	1
Cera, em bruto	1913	103	45
	1916	86	42
	1918	66	37
Milho	1913	4.834	77
	1916	6.159	141
	1917	9.203	175
	1918	3.371	110
Copra	1913	4.308	274
	1916	9.681	526
	1917	9.379	607
	1918	3.662	364
Feijão	1913	3.361	109
	1916	5.017	141
	1917	4.022	123
	1918	1.612	77
Óleo de balcaia	1913	1.661	204
	1914	3.258	244
	1916	—	—
	1918	—	—
Pelas e coiros	1913	93.906	25
	1916	102.993	34
	1918	112.000	26
Sementes oleaginosas: amendoim	1913	6.469	253
	1916	6.964	274
	1917	13.303	617
	1918	6.822	556
Gergelim	1913	590	26
	1916	679	28
	1917	1.231	52
	1918	468	31
Mafurra	1913	7.963	269
	1914	881	30
	1915	891	24
	1916	1.904	32
	1917	1.475	54
	1918	566	24
Sisal	1918	1.356	117
Tabaco em fôlha e em rama	1913	59	10
	1915	67	11
	1916	111	15
	1918	16	6
Tabaco manipulado	1913	1	3
	1915	2	5
	1917	29	28
	1918	38	56

O regime de navegação que propomos para Moçambique justifica-se pela leitura e conclusões dos presentes mapas, por nós pacientemente elaborados, alguns não com pequena dificuldade, o que traduzem o modo de ser económico e comercial daquela colónia.

Em 1905, por ocasião do último contrato com a Empresa Nacional de Navegação, que confirmou o de 1903, em virtude do qual se estabeleceu uma carreira mensal com a metrópole, o comércio geral de Moçambique, compreendido o das companhias privilegiadas, foi de 61.000 contos. Em 1913 esse comércio excedeu 100:000 contos. Em 1918 atingiu 142:000.

Neste comércio geral compreende-se a reexportação e o trânsito internacional, ou seja todo o tráfico de mercadorias que se destinam ao Transval e à Rodésia.

É sabido que a marinha mercante nacional não participa, nem tem grandes probabilidades de participar, no comércio da Rodésia e no do Transvaal, feito, na maior parte, por navios ingleses.

Por isso o exame do comércio especial da colónia é talvez, para o caso que vimos estudando, um indicador mais seguro do que o exame do comércio geral.

Em 1905 importou a colónia para consumo 6:814 contos de mercadorias várias.

Em 1913 importou mais de 12:000 contos, e em 1918 essa importação excedeu 23:000 contos. Quasi triplicou, portanto, a importação neste período.

O mesmo se deu, duma maneira geral, com a exportação.

Esta que em 1905 tinha sido de 4:814 contos, em 1913, atingiu 8:811 contos e em 1918 excedeu 10:000 contos.

Pode então dizer-se, *grosso modo*, que o valor do comércio especial de toda a colónia, compreendidas as companhias privilegiadas, triplicou de 1905 para cá.

No que respeita aos territórios administrados, directamente, pelo Estado o aumento do comércio geral, no período considerado, não foi tam grande.

Nem as importações nem as exportações conseguiram, em 1918, atingir o dôbro do que tinham sido em 1905, se bem que quasi tivessem atingido esse limite.

O comércio geral, nos territórios administrados pelo Estado, que em 1905 tinha sido de 50:922 contos, foi, em 1916, de 67:823 contos, atingindo, em 1918, a cifra de 92:598 contos.

Há porém que atender a um facto no exame destes números.

Em 1905, num comércio geral de 50:922 contos, nos territórios administrados pelo Estado, incluem-se 21:720 contos de reexportação e trânsito internacional. Em 1918, num comércio geral de 92:548 contos, estão incluídos somente 34:740 contos.

Excluamos então a reexportação e o trânsito internacional.

Apreciando assim o comércio especial, nos territórios administrados pelo Estado, importação para consumo e exportação nacional e nacionalizada, chegamos às mesmas conclusões que chegámos há pouco pelo exame do comércio especial de toda a colónia, isto é, que este triplicou no período considerado.

Em 1905, a importação para consumo, nos territórios administrados pelo Estado, foi de 6.233 contos. Em 1918 atingiu 18.688 contos.

A exportação nacional e nacionalizada, que em 1905 tinha sido de 1:249 contos, em 1918 atingiu 4.381 contos.

E nesta razão aumentou o comércio especial, apreciada na sua totalidade.

A conclusão, portanto, absolutamente verificada pelos números expostos é que o comércio especial da colónia é aquele de que mais pode participar a nossa marinha mercante, visto nela se não compreender as mercan-

dorias que em trânsito atravessam o seu território, provenientes das colónias inglesas vizinhas ou com destino a essas colónias.

Esse comércio especial, dizíamos, triplicou no período considerado, crescendo nesta proporção não só as importações como as exportações.

Não é pois sem fundamento que propomos desde já, um serviço quinzenal para aquela colónia em vez do serviço mensal estabelecido pelo regime de 1903, e confirmado mais tarde pelo contracto com a Empresa Nacional de Navegação, de 1905.

A nossa política comercial com Moçambique deve ser tendente a nacionalizar, tanto quanto possível, o seu comércio sem prejuízo do natural progresso e desenvolvimento da colónia.

Em 1913, no ano anterior à guerra, tinha Portugal uma participação de 30 por cento no comércio especial de Moçambique, territórios administrados pelo Estado.

Com a guerra, a despeito de ter aumentado o volume do nosso comércio com aquela colónia, esse aumento não foi tam grande quanto seria de esperar e para desejar, sendo certo que em 1918 a nossa participação no comércio especial de Moçambique desceu para 19,18 por cento.

Tinha a Alemanha uma participação de 12,30 por cento no comércio especial de Moçambique (territórios do Estado).

Desapareceu esse comércio. Mas quem com isso principalmente aproveitou não foi Portugal, como vimos, mas a Inglaterra, que tendo em 1913 uma participação de 25,30 por cento, no comércio de Moçambique, passou a ter, em 1918, uma participação de 37,76 por cento nesse comércio.

O conhecimento destes números leva-nos a desejar que se intensifiquem o mais possível as relações de toda a ordem entre a colónia e a metrópole.

Ora a verdade é que o melhor instrumento económico comercial e político para conseguir esse *desideratum* é o estabelecimento dum serviço de navegação bem português que, ao mesmo tempo, satisfaça as necessidades da colónia e da metrópole.

Convém reparar que enquanto o comércio especial da colónia, importação para consumo e exportação nacional e nacionalizada, triplicou no período considerado, quer seja sómente nos territórios administrados pelo Estado, quer seja, também, nos das companhias privilegiadas, o movimento comercial da colónia com a metrópole, considerando todas as mercadorias recebidas de Portugal ou enviadas para Portugal, directamente, ou ainda por intermédio doutros países, não acompanhou esse aumento.

O comércio geral com a metrópole, importações e exportações foi, em 1905, de 2:619 contos.

Em 1913, ano anterior ao da guerra, foi de 3:514 contos; em 1917 chegou a 4:667 contos e em 1918 a 7:150 contos.

Convém, porém, notar que os números de 1917 e 1918, têm de ser convenientemente interpretados visto neles ter consideravelmente influido a guerra submarina, que quasi impossibilitou o comércio da colónia com a Inglaterra e países situados no mar do norte.

Pelo confronto dos dois mapas, um registando o movimento comercial da colónia com a metrópole, comércio geral, ou seja o valor de todas as mercadorias importadas directamente da metrópole ou para ela directamente exportadas, e outro o valor das mercadorias provenientes de Portugal ou destinadas a Portugal, ainda mesmo quando por intermédio de estranhos, verifica-se que no período considerado, a partir de 1905, e até 1915, o valor das mercadorias importadas directamente de Portugal (comércio geral com a metrópole) foi sempre ligeiramente inferior ao valor da totalidade das merca-

dorias recebidas na colónia e provenientes de Portugal. Quere dizer que mercadorias nacionais havia que eram levadas até à colónia por estrangeiros e passando por países estrangeiros. A partir de 1916, ou seja nos anos de 1916, 1917 e 1918, anos de guerra intensa nos mares, o caso muda de aspecto: importou a colónia de Portugal, nesses anos, respectivamente, mercadorias no valor de 3:231, 3:619 e 5:417 contos dos quais só eram provenientes de Portugal mercadorias no valor de 3:165, 3:586 e 4:502 contos. Quer dizer mercadorias estrangeiras houve que foram levadas até a colónia por nosso intermédio e tendo passado pelo nosso país.

Com as exportações nota-se, nos anos de 1916, 1917 e 1918, um facto semelhante.

Foram exportadas para a metrópole nestes anos, mercadorias num valor de 865. 1:048 e 1:733 contos, sendo, porém, à metrópole sómente destinadas mercadorias num valor de 798, 1:324 e 818 contos.

Analysando então não só o mapa que regista o movimento comercial com a metrópole, mas também e especialmente o mapa que regista o valor das mercadorias procedentes e destinadas à metrópole, vemos que, pelos números expressos neste último mapa, as importações de Portugal, que em 1905 tinham sido de 2:111 contos, em 1917 foram de 3:144 contos, e em 1918 sómente de 4:502 contos.

Grosso-modo duplicaram.

As exportações para Portugal que em 1905 tinham sido de mercadorias num valor de 538 contos, em 1913 foram sómente de mercadorias num valor de 462 contos e em 1918 não foram além de 818 contos. Não chegaram, portanto, a duplicar.

Na totalidade, importações e exportações reunidas, mostra-nos este quadro, em 1905, um valor de mercadorias provenientes de Portugal e expedidas para Portugal, de 2:649 contos. Em 1913 esse valor foi de 3:606 contos e em 1918 apenas de 5:320 contos.

No período considerado duplicou portanto o nosso comércio com Moçambique.

Vejam agora neste período a evolução do comércio da colónia com a Inglaterra.

Foi ele em 1905 de 14:914 contos. Estava em 1913 em 19:058 contos e atingiu, em 1918, 48:704 contos.

As importações foram, em 1905, de 14:128 contos. Em 1918 atingiram 28 231 contos.

As exportações foram em 1905 de 783 contos.

Em 1918 de 20:473 contos.

Estes números harmonizam-se, duma maneira geral, com os que exprimem o movimento dos navios ingleses nos portos da colónia (territórios administrados pelo Estado), e o número de toneladas de mercadorias por eles carregadas e descarregadas. Em 1905, 128 navios ingleses carregaram nos portos da colónia 6:540 toneladas de mercadorias; em 1913, 494 navios dessa nacionalidade carregaram 436:084 toneladas e em 1918, 509 navios, também ingleses, carregaram 442:459 toneladas.

Pode assim dizer-se que o comércio da colónia com a Inglaterra triplicou neste período como triplicaram, no mesmo período, as importações e exportações de Moçambique registadas no seu comércio especial.

Por outras palavras, o curso do comércio com a Inglaterra acompanhou e acompanha o curso do comércio da colónia. O mesmo aumento que se dá no comércio de Moçambique, no período considerado, dá-se no seu comércio com a Inglaterra.

A conclusão imediata e lógica do que fica exposto é que nós perdemos terreno na nossa própria colónia, enquanto a Inglaterra nela ganha e conquista novas posições.

Não soubemos tirar da guerra o devido proveito.

Não nos soubemos substituir no comércio alemão e deixámos antes que outros ocupassem posições económicas e comerciais que só nós deveríamos ocupar.

A uma duplicação geral do comércio da colónia com Portugal, de 1905 para cá, e a uma triplicação geral de todo o comércio da referida colónia, no mesmo período, deve corresponder, desde já, um serviço de navegação com um número duplo de carreiras do fixado pelo regime de 1901.

Convém, porém, estabelecer em novas bases esse serviço de navegação com Moçambique.

É absolutamente legítimo que os nossos navios participem no grande e importante comércio de Moçambique com a Inglaterra, expresso pelos números a que atrás fizemos referência e que constam dos presentes mapas. Necessário é, para isso, que eles prolonguem as suas viagens até a alguns portos daquele país e outros do Mar do Norte.

Moçambique tinha um importante comércio com a Alemanha. Em 1913 este foi traduzido por uma importação de 7:001 contos e uma exportação de 721 contos: comércio geral 7:421 contos.

É de esperar que uma grande parte deste comércio se venha a restabelecer sendo provável que, principalmente, ele se venha a fazer pelo porto de Anvers.

A Bélgica tinha um comércio com Moçambique, que, em 1912, foi de 1:576 contos, 695 contos de importação e 881 de exportação, e em 1913 de 668 contos, 482 de importação e 186 de exportação.

O comércio da Holanda e possessões, com aquela nossa colónia foi, em 1912, de 914 contos e em 1913 de 593. É de notar que a quasi totalidade deste comércio foi feito com a Holanda continental.

A França, pelos seus portos do norte e do Mediterrâneo, teve um comércio com Moçambique que em 1913 atingiu 966 contos, 347 de importação e 619 de exportação.

Assim, as carreiras pelo Mediterrâneo, sob o ponto de vista comercial, justificam-se não só pelas necessidades do nosso comércio metropolitano como pelas necessidades do próprio comércio de Moçambique dada a importância dos países servidos por essa carreira no seu percurso pelo Índico, o pelo Mediterrâneo, e as relações já existentes e a desenvolver entre a colónia e esses países.

1^a, por exemplo, para considerar o comércio com a Itália que em 1913 chegou a ser de perto de 270 contos; e com a Suíça que no mesmo ano foi de 66 contos.

Com o Egipto teve a colónia, em 1913, um pequeno comércio que as estatísticas acusam como sendo de cerca de 8 contos. Em 1915 esse comércio foi porém elevado a 189 contos, tendo ficado, em 1917, em 90 contos.

1^a tendo em vista estes números e estes factos que se recomenda como absolutamente necessário o prolongamento das viagens dos navios da carreira de Moçambique até a Inglaterra e alguns portos do Mar do Norte, bem como um serviço alternado pelo Atlântico e pelo Mediterrâneo.

As viagens pelo Mediterrâneo visam também a tornar os navios da carreira de Moçambique procurados pelos numerosos passageiros que preferem as viagens por esse mar ou se destinam a alguns dos seus portos.

O problema da navegação, por meio da marinha mercante nacional com Moçambique, não se resolve só com o aumento do número de navios e de viagens, mas sim com a adaptação desses navios às correntes estabelecidas do comércio da colónia e com a sua exploração e utilização tomando-se por base os factos e os números que caracterizam o seu movimento comercial.

De 1905 para cá o que se verifica é que as viagens da principal carreira de navegação entre a metrópole e a colónia não foram aumentadas na razão do aumento do comércio da colónia com a metrópole, e que, talvez em parte, por isso mesmo, o aumento do comércio com

a metrópole não correspondeu, como seria de esperar, ao aumento geral do comércio da colónia.

Poderíamos levar mais longe a justificação do serviço proposto pela interpretação dos mapas estatísticos referentes à colónia que estamos estudando.

Dispensem-nos de o fazer, pois as conclusões apresentadas são suficientes para a demonstração que se tem em vista, podendo ser facilmente reforçadas pelo exame desses mesmos mapas e pelo exame das estatísticas do comércio e navegação de Moçambique donde eles foram extraídos.

Há um caso que é interessante mencionar, não obstante não se referir sómente à carreira que vimos apreciando.

É o comércio da colónia com o Brasil e Argentina e com os Estados Unidos da América.

Com o Brasil e Argentina foi esse comércio, em 1918, de 1:217 contos, 840 contos de importação e 377 contos de exportação.

Com os Estados Unidos da América foi de 11:735 contos, sendo 6:275 contos de importação e 5:460 contos de exportação.

Era quasi nulo antes da guerra o comércio de Moçambique com o Brasil e Argentina. Em 1913 representa-se por 154 contos de mercadorias importadas.

Com os Estados Unidos da América era notável a importação que, em 1913, chegou a ser de 2:800 contos.

Hoje vimos que as importações excedem 6:000 contos, e as exportações 5:460 contos.

Apesar dum comércio tam importante com os Estados Unidos da América, os navios deste país que frequentam a nossa colónia são em muito pequeno número, como se verifica no mapa respectivo.

Trata-se, portanto, dum comércio importante, no qual pode e deve participar a nossa frota desde que estejam devidamente montados e organizados todos os serviços e carreiras que preconizamos no presente projecto.

É legítimo esperar que uma grande parte deste comércio se venha a fazer por intermédio do porto de Lisboa e nos navios das nossas carreiras da América e da África Oriental.

Carreira do Índico

Propõem as vossas comissões o estabelecimento dum serviço de ligação por vapores portugueses entre a Índia e as nossas mais importantes colónias de África: Moçambique e Angola. Esta carreira, como se diz no projecto, será estabelecida em concordância com a carreira directa do Extremo Oriente e por forma que a economia da referida carreira possa aproveitar, duma maneira imediata, a Moçambique e Angola.

Fazendo a ligação entre a Índia e Moçambique e o serviço de cabotagem da nossa África Oriental, deverá entender-se até Angola, servindo o importante comércio da nossa Índia com a África Oriental e o da África Oriental com a nossa grande colónia do Atlântico.

Podem nesta carreira empregar-se os navios mais cansados da frota da futura Sociedade, a exemplo do que faziam os alemães, que nesse serviço de pequena e grande cabotagem do Índico empregavam os seus barcos mais velhos e usados.

Moçambique tem actualmente um importante comércio com as outras colónias portuguesas, designadamente com a Índia e com Angola.

Infelizmente as estatísticas de Moçambique não especificam esse comércio por colónias, sendo impossível distinguir o comércio com a Índia do comércio com Angola, também muito importante, momento depois da guerra.

Angola não publica estatísticas desde 1910 e as últimas estatísticas da Índia são omissas e deficientes a tal respeito.

Nas estatísticas de Moçambique encontramos os seguintes dados, que achamos interessantes e que podem servir para o estudo desta carreira:

Comércio geral de Moçambique com as colónias portuguesas

Anos	Valores em contos		
	Importação	Exportação	Total
1903	380	333	713
1904	465	297	762
1905	482	337	819
1906	370	374	744
1907	474	561	1 035
1908	797	521	1 318
1909	1 087	519	1 606
1910	993	682	1 675
1911	1 230	972	2 202
1912	1 817	984	2 801
1913	1 630	753	2 383
1914	877	896	1 773
1915	637	977	1 614
1916	1 094	1 758	2 852
1917	2 464	6 361	8 825
1918	4 151	4 317	8 468

O comércio de Moçambique com as colónias portuguesas compreende-se principalmente com a Índia e com Angola, e, portanto, dentro da economia da carreira que estamos apreciando.

Vemos por estes números que esse comércio tomou nos últimos anos um considerável desenvolvimento.

Sendo em 1913 de 2:383 contos, chegou em 1918 a atingir a importante cifra de 8:468 contos.

As nossas três mais importantes colónias virão a ser servidas por esta carreira, que conta, para se manter e prosperar, com o comércio dessas colónias entre si e com o comércio feito entre os seus portos de escala, mesmo estrangeiros, em alguns dos quais, no Índico, são tam importantes as colónias de portugueses e o próprio comércio português.

Durante a guerra estabeleceu-se entre Angola e Moçambique um serviço de navegação inter-colonial com o maior êxito.

A participação do comércio das colónias portuguesas no comércio especial do Moçambique foi a seguinte nos últimos seis anos:

1913	5,4 %
1914	7,28 %
1915	8,93 %
1916	15,76 %
1917	20,26 %
1918	14,14 %

Há, evidentemente, que consolidar esta posição, e para isso se recomenda a carreira proposta.

Ela, de resto, substituirá nesses mares a carreira alemã que antes da guerra explorava o serviço dos transportes entre a Índia e a África Oriental com completo êxito e sucesso.

E, assim, propõem as vossas comissões o estabelecimento duma carreira entre a Índia e Moçambique, prolongada por alguns dos seus vapores até Angola.

Esta carreira fará, como se disse, a cabotagem de Moçambique.

A Companhia Nacional de Navegação tem ao serviço da costa de Moçambique o *Luabo*, com 1:435 toneladas brutas; o *Chinde*, com 1:070; o *Manica*, com 1:116, e o *Ibo*, com 835. No plano da possível aplicação da frota

do Estado, proposto pelas vossas comissões, reservam-se quatro vapores: o *Maio*, com 2:179 toneladas brutas; o *Pungue*, com 1:377; o *Sado*, com 1:408, e o *Esposende*, com 1:781, para essa carreira.

Estabelece-se no projecto que a Sociedade deverá substituir estes navios da Companhia Nacional de Navegação se eles vierem a faltar.

Com oito navios, portanto, pode e deve lançar-se esta carreira do grande interêsse inter-colonial, tendente a completar as nossas relações comerciais através do globo.

Serviços internacionais e de cabotagem nacional

Carreira de pequena cabotagem na costa de Portugal e mares proximos

Para o serviço especial de cabotagem, na costa de Portugal e mares próximos, propõem as vossas comissões que se reservem quatro vapores, prevendo-se o caso de dois deles poderem, acidentalmente, ser empregados em serviços extraordinários, um para o Mar do Norte, por exemplo, no transporte de vinhos, se em determinado momento não bastarem, para isso, os vapores da carreiras regulares de Angola, Moçambique, Extremo Oriente e Brasil, nas suas viagens para o Norte, e outro para o Mediterrâneo, por exemplo, no transporte de fosfatos, se em determinado momento igualmente não bastarem os vapores das carreiras de Moçambique e Extremo Oriente.

Estes quatro vapores, assim especialmente reservados para a nossa cabotagem, visam, nas suas carreiras para o Norte, a ligar Lisboa aos portos da Figueira da Foz, Porto, Viana do Castelo, Vigo, indo, porventura, até Corunha e Santander; e, nas suas viagens para o Sul, a ligar, igualmente, Lisboa aos portos de Setúbal, Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real, Huelva, Cádiz e Tânger, indo, porventura, até Casa Branca e Mogador.

Seria interessante que este serviço costeiro, da maior importância para a nossa economia, e da maior necessidade para o país neste momento de tam grande crise de transportes terrestres, se ligasse com um serviço fluvial, bem organizado, no Tejo, Douro e Guadiana.

Carreira do Mar do Norte

Esta carreira, segundo o projecto das vossas comissões, será estabelecida e normalmente assegurada, com os vapores do Angola, S. Tomé (eventualmente), Moçambique, Extremo Oriente e Brasil.

Dado o nosso comércio com os países do Mar do Norte, não deixa de ser interessante apurar qual poderá ser a participação da marinha mercante nacional nesse comércio.

A não poucas pessoas temos ouvido dizer que Portugal não tem capacidade comercial para empregar uma tam numerosa frota como é aquela que actualmente possui.

Vamos provar que ela é infelizmente pequena para as necessidades nacionais.

Vimos que em 1913 o nosso comércio marítimo com os países do Norte da Europa (toneladas de mercadorias carregadas e descarregadas) foi de 72,7 por cento do nosso comércio total, excluída a pequena cabotagem. Esse comércio total exprime-se nesse ano por 2.870:534 toneladas.

Em 1916 esse movimento comercial foi de 68,1 por cento do nosso comércio total, exprimindo-se por 2.040:302 toneladas.

Compreendemos neste agrupamento o comércio com a Alemanha, Bélgica, França, Holanda e Inglaterra.

As estatísticas não nos elucidam, emquanto ao comércio com a França, de qual o volume de transacções rea-

lizadas com os portos daquele país situados no Mediterrâneo, e que, em boas contas, não devem ser compreendidas no movimento comercial de Portugal com os países do norte da Europa.

Poderemos, porém, admitir nos nossos cálculos que uma sexta parte do comércio total com a França, se faz pelos portos do Mediterrâneo, designadamente pelo porto de Marselha.

Teremos portanto a deduzir 41:059 toneladas, em 1913 e 69:741 toneladas em 1916.

Acharemos assim 2.829:475 toneladas em 1913 e 1.910:571 toneladas em 1916, ou seja uma média, em números redondos, de 2.400:000 toneladas, como sendo o peso das mercadorias que anualmente carregamos e descarregamos para os países situados ao Norte da Europa, e que vimos considerando, ou seja tanto como 70 por cento do nosso comércio total.

A participação da nossa marinha mercante neste volume do comércio é pequeníssima como vimos atrás; no ultimo ano de vida normal do país não foi além de 3 por cento.

Todo o nosso esforço com o presente projecto visa a fazer participar a marinha mercante nacional mais largamente neste comércio, sem termos a pretensão de que elle possa vir a ser feito, completamente, por navios nossos, *desideratum* que se não atinge em país algum.

Vamos ver, porém, que a participação que pretendemos garantir à nossa bandeira, é, no fundo, bem modesta e que a ela temos inquestionável direito.

A carreira de Angola é estabelecida com vapores, podendo transportar, em média, cada um, 5:000 toneladas de carga, garantindo-se àquella colónia um mínimo de trinta e seis viagens por ano.

Dessas viagens pelo menos dezóito serão prolongadas até aos portos do Mar do Norte.

Vimos já que a despeito do regime proteccionista da pauta de Angola o comércio desta colónia, tanto de importação, como de exportação, com os países estrangeiros, é bastante importante.

Antes da guerra, Angola chegou a importar tanto do estrangeiro como da metrópole.

Admitamos, porém, que o comércio de Angola, não aproveita nas suas relações directas com os países do Norte da Europa, senão uma pequena parte da tonelage da sua frota destinada a esse serviço: suponhamos 10 por cento dessa tonelage, que, na totalidade avaliamos em 90:000 toneladas.

Fica-nos assim, números redondos, espaço para 81:000 toneladas de carga por ano para serem aproveitadas pelo comércio da metrópole nas suas relações com os países do Mar do Norte, grupo occidental.

É quanto nos pode dar a carreira de Angola.

A de Moçambique é estabelecida com navios, podendo transportar em média, cada um, cerca de 6:000 toneladas de carga, fixando-se um mínimo de vinte e quatro viagens por ano, das quais, pelo menos doze, prolongadas, de início até o Mar do Norte.

Resulta daí uma disponibilidade total de carga para o Mar do Norte, de cerca de 72:000 toneladas.

Admitindo que Moçambique e as demais colónias e países servidos por esta carreira não utilizam dos nossos navios, mais do que 20 por cento da sua capacidade de carga, para o seu comércio com os países do Norte da Europa, o que é admitir quasi o absurdo, sabido que esta carreira destinada a ser prolongada até a Inglaterra, terá como portos de escala, os mais importantes da África do Sul, da África Oriental, do Egipto e do Mediterrâneo Occidental; admitindo tal hipótese, dizíamos, ficar-nos há espaço para 58:000 toneladas de carga por

ano, números redondos, para ser aproveitado pelo comércio da metrópole nas suas relações com os países do Norte da Europa.

A carreira de S. Tomé é estabelecida com navios, podendo transportar cada um, em média, 4:000 toneladas de carga e por forma a garantir-se uma ligação mensal com a metrópole.

Teremos, portanto, doze viagens por ano.

Os navios desta carreira, só, eventualmente, irão ao Mar do Norte.

Consideremos, para o nosso estudo, a hipótese de três viagens por ano ao Mar do Norte, e, em cada viagem, uma disponibilidade de 50 por cento do espaço para carga para o comércio da metrópole.

Arredondando os nossos números, encontramos assim espaço para 6.000 toneladas para o comércio da metrópole nas suas relações com os países do Mar do Norte, por intermédio dos vapores desta carreira.

A carreira do Extremo Oriente é lançada com três vapores, calculando-se para cada viagem redonda, incluindo o tempo necessário para limpezas, descansos, etc., uma duração média de cento e oitenta dias. Cada paquete, portanto, terá a seu cargo duas viagens anuais, ou sejam ao todo seis viagens redondas por ano.

Calculamos, em média, para cada paquete, a possibilidade de transportar 6:000 toneladas de carga, como os paquetes de Moçambique.

Admitimos que o máximo que o comércio da metrópole poderá dispor nesta carreira para as suas relações comerciais com os países do Mar do Norte, será de 50 por cento da tonelage dos respectivos navios, ou seja para a hipótese de seis viagens por ano, espaço para transportar cerca de 18:000 toneladas de carga.

A carreira do Sul do Brasil e Rio da Prata é estabelecida com quatro vapores, calculando-se para cada viagem redonda, tempo de descanso, limpeza e pequenas reparações, uma duração média de cento e vinte dias.

Conta-se assim que cada navio faça três viagens anuais o que, para os quatro navios que se reservam para esta carreira, equivale a doze viagens por ano, ou seja uma saída de Lisboa por mês.

Calculamos, em média, para cada navio dos que se destinam a esta carreira a possibilidade de transportar 7:000 toneladas de carga, e colocando-nos na pior das hipóteses, admitimos que a maior parte do espaço para esta carga fique disponível para o comércio nacional, no prolongamento das viagens dos navios desta carreira de Lisboa para o Mar do Norte.

Calculando esse espaço disponível em três quartos do espaço total, achamos números redondos, nas doze viagens anuais, um espaço disponível para 73:000 toneladas de carga.

A carreira do Norte do Brasil é estabelecida com dois vapores, calculando-se para cada viagem redonda, com os descansos e pequenas reparações anuais, uma média de noventa dias, o que corresponde a quatro viagens anuais por paquete, ou seja, ao todo, oito viagens por ano.

Teremos assim uma viagem por cada quarenta e cinco dias.

Calculamos em média para cada navio a possibilidade de transportar 4:500 toneladas de carga, e admitimos, como na carreira do sul do Brasil, que três quartas partes deste espaço se reservem para o comércio da metrópole nas suas relações com os países do Norte da Europa, isto, como é óbvio, no caso desta carreira vir a ser prolongada até o mar do Norte.

Nesta hipótese, que é para o caso que vimos apreciando a mais favorável, poderia o comércio da me-

trópole anualmente dispor de espaço para 27:000 toneladas.

Assim, resumindo:

Toneladas de carga que é possível transportar anualmente nos navios que se destinam ao serviço do norte da Europa e máxima participação provável nessa tonelagem do comércio da metrópole.

Carreiras	Totalidade da carga que é possível transportar	Máxima participação provável da metrópole	
	(Toneladas)	(Toneladas)	(%)
Angola	90:000	81:000	90 %
Moçambique	72:000	58:000	80 %
S. Tomé	12:000	6:000	50 %
Extremo Oriente	36:000	18:000	50 %
Sul do Brasil	84:000	63:000	75 %
Norte do Brasil	36:000	27:000	75 %
	<u>330:000</u>	<u>253:000</u>	

Vemos por estes números que a máxima participação provável do comércio da metrópole nos navios que irão ao mar do Norte será a correspondente ao transporte de 253:000 toneladas de carga, o que em viagens de ida e volta equivale ao dobro, ou seja a cerca de 506:000 toneladas.

Para chegarmos a este número tivemos de admitir as hipóteses mais desvantajosas, a fim de dar aos nossos cálculos a maior garantia de segurança.

Assim, admitindo ainda que o comércio nacional encha com a sua carga os nossos vapores, estes não chegariam para carregar mais do que 20 a 21 por cento das mercadorias que exportamos para aqueles países e que deles recebemos: 506:000 toneladas reservadas para a bandeira nacional num volume médio de transacções de 2.400:000 toneladas.

Comércio marítimo de Portugal com os países do Norte da Europa — Grupo Ocidental — Alemanha, Bélgica, França, portos do norte, Holanda e Inglaterra.

Toneladas	1913	1916
Mercadorias carregadas	814:847	790:982
Mercadorias descarregadas (diversas)	715:138	367:011
Carvão (Inglaterra)	1.340:549	882:309
	<u>2.870:534</u>	<u>2.040:302</u>
Dedução das mercadorias transaccionadas com a França pelos portos do Mediterrâneo:		
1/6 do peso total dessas mercadorias	41:059	59:731
	<u>2.829:475</u>	<u>1.980:571</u>
Média	<u>2.405:023</u>	

Carreira do Mediterrâneo

Esta carreira, segundo o projecto das vossas comissões, será estabelecida e assegurada com os vapores das carreiras regulares de Moçambique e do Extremo Oriente, e, eventualmente, com os das carreiras dos Estados Unidos da América.

Em regime normal e nos termos do presente projecto poderá contar-se com uma saída de Lisboa por mês, para Moçambique, pelo canal Suez e, portanto, com uma saída por mês para o Mediterrâneo.

Poderá igualmente contar-se com a saída dum paquete em cada dois meses, para o Extremo Oriente, ou seja mais uma saída, em cada dois meses, para o Mediterrâneo, e, finalmente, com uma saída em cada vinte dias, também para o Mediterrâneo, dos navios da carreira dos

Estados Unidos da América, quando de regresso deste país.

O que tudo somado equivale a 38 saídas por ano de Lisboa para o Mediterrâneo, de vapores portugueses em carreiras e serviços regulares, e a outras tantas entradas de vapores vindos da mesma procedência.

Em média, portanto, uma saída e uma entrada em cada dez dias.

É de certa importância o comércio marítimo de Portugal com os países do Mediterrâneo.

Em 1913 esse comércio foi representado por 55:337 toneladas de mercadorias descarregadas e 24:178 toneladas de mercadorias carregadas, ao todo 79:515 toneladas, equivalendo a 2 por cento do nosso comércio marítimo total.

Estes números podem tomar-se como representando o comércio com o Mediterrâneo em vida e tempo normais.

Os países com quem ele teve lugar foram a Áustria, Egipto, Itália e Marrocos.

Em 1916, devido à guerra, o comércio marítimo com os mesmos países do Mediterrâneo Central e Ocidental, exceptuando a Áustria, com quem não tivemos comércio algum nesse ano, foi sómente de 22:064 toneladas de mercadorias descarregadas e 21:920 toneladas carregadas, ao todo 43:984 toneladas representando 1,5 por cento do comércio marítimo total do país.

Em 1917 esse comércio foi ainda menor.

Desapareceu de todo o comércio com o Egipto, limitando-se o comércio com a Itália a 11:361 toneladas de mercadorias descarregadas e 12:071 toneladas de mercadorias carregadas, e o comércio com Marrocos a 882 toneladas de mercadorias descarregadas e a 9:382 toneladas de mercadorias carregadas. Ao todo 33:696 toneladas transaccionadas, ou seja menos 10:000 toneladas do que no ano anterior.

Convém dizer que no comércio com o Mediterrâneo central e ocidental há ainda a considerar o comércio com a França e com a Espanha feito pelos portos desse mar.

Não discriminam as estatísticas, como já dissemos, o comércio feito com a Espanha e com a França pelos portos do Atlântico e mar do Norte, do comércio feito pelos portos do Mediterrâneo.

Admitindo que o comércio com a Espanha e com a França, pelos portos do Mediterrâneo, seja equivalente, para o primeiro destes países, a uma oitava parte do seu comércio total com Portugal, e para o segundo a uma sexta parte, e tomando como base do nosso estudo os números que representam o movimento comercial de 1910, tido como movimento normal, encontramos para o Mediterrâneo um comércio marítimo de mais de 41:059 toneladas, além das 79:515 toneladas que traduziram o movimento comercial de Portugal com os outros países do Mediterrâneo central e ocidental já considerados, ou seja um movimento comercial de mercadorias importadas e exportadas ligeiramente superior a 120:000 toneladas.

Este movimento de carga correspondia a uma média de 1:600 toneladas para cada um dos nossos navios que de Lisboa saísse para o Mediterrâneo, ou que a Lisboa chegasse com escala pelos portos daquele mar, se todo o comércio marítimo de Portugal com os países do Mediterrâneo se fizesse nos nossos navios.

Admitindo, porém, e tam sómente, uma participação de 25 por cento da nossa bandeira no comércio total do país com o Mediterrâneo, fica-nos uma média de 400 toneladas de carga, com a qual estes podem contar com mais ou menos segurança.

Como se vê, o que se dá nas viagens dos vapores da nossa frota para o mar do Norte não se dá com as viagens para o Mediterrâneo. Para o mar do Norte é sufi-

ciente o comércio marítimo de Portugal, só por si, para garantir fretes aos navios que ali nos propomos mandar. Para o Mediterrâneo é relativamente pequena a carga com que eles podem contar de Lisboa para os portos desse mar ou que desses portos pödem trazer para Lisboa, dado o número de vapores que terão de ir ou passar pelo Mediterrâneo.

E sabido, porém, que os vapores que reservamos ao serviço do Mediterrâneo não serão empregados, exclusivamente, nesse serviço.

São, por um lado, os vapores da carreira de Moçambique e os da carreira do Extremo Oriente, via canal, que têm passagem obrigatória pelo Mediterrâneo, e, por outro lado, os vapores da carreira dos Estados Unidos que terão vantagem em prolongar até o Mediterrâneo as suas viagens, para melhor garantia do êxito dessa carreira, dadas as crescentes relações entre os países do Mediterrâneo e a América do Norte.

E assim as 400 toneladas de carga que o comércio nacional poderá garantir a cada um dos nossos navios nas suas relações com o Mediterrâneo, não sendo suficientes para garantir, só por si, o respectivo serviço, são, porém, um auxílio com que se deve contar, muito importante e apreciável.

No comércio com o Mediterrâneo destaca-se o comércio que fazemos com a Itália.

Não deixa de ser interessante fazer referência ao comércio de Portugal com aquele país do Mediterrâneo, registando as principais importações e exportações que dali e para ali fazemos.

Reporta-se êste estudo ao ano de 1913, o nosso último ano de vida normal.

Importámos de Itália para consumo, 36:719 toneladas de mercadorias no valor de 1:816 contos.

Entre as mercadorias importadas em maior quantidade e de maior importância destacamos as seguintes:

Classe II da pauta, matérias primas para as artes e indústrias:

Plantas e sementes para culturas, 340 toneladas; sementes oleosas, 20 toneladas; cimento, 231 toneladas; enxôfre, 14:575 toneladas; mármore e alabastro, 499 toneladas; minérios, 43 toneladas; óleos pesados, 3 toneladas; chumbo, 18 toneladas; cobre puro, 41 toneladas; estanho, 21 toneladas; ferro batido, 64 toneladas; fio de ferro, 4 toneladas; carboneto de cálcio, 2:166 toneladas; produtos químicos vários, fosfatos, etc., 1:406 toneladas; adubos para a agricultura, 2:200 toneladas; côres e tintas, 18 toneladas; extractos tinturiais, 14 toneladas; substâncias medicinais, 4 toneladas.

Classe III da pauta, fios, tecidos, feltros e respectivas obras:

Sêda em rama crua, 3 toneladas; sêda em rama tinta, 4 toneladas; tecidos de sêda, 2 toneladas; fios de algodões vários, 17 toneladas; chales e lenços, 1 tonelada; tecidos adamascados, 4 toneladas; fios de linho, 29 toneladas; fio para grossarias, 89 toneladas; lonas, 2 toneladas; tecidos vários, 1 tonelada.

Classe IV da pauta, substâncias alimentícias:

Cevada, 15 toneladas; cereais em grão, 16 toneladas; arroz, 330 toneladas; fava, 17:820 toneladas; massas para sopa, 25 toneladas; chocolates, 5 toneladas; carnes não especificadas, 10 toneladas; conservas, 6 toneladas; doce, 3 toneladas; frutos, 1 tonelada; queijo, 13 toneladas;

Classe V da pauta, aparelhos, instrumentos, máquinas, etc.:

Máquinas eléctricas, 12 toneladas; máquinas litográficas, 7 toneladas; máquinas tipográficas, 5 toneladas;

máquinas várias, 106 toneladas; caracteres de imprensa, 5 toneladas; geradores de vapor, 53 toneladas; instrumentos, fôrramentas e utensílios, 1 tonelada; máquinas a vapor, 44 toneladas.

Classe VI da pauta, manufacturas diversas:

Madeira em obra, 4 toneladas; tranças de palha para chapéus, 4 toneladas; minerais em obra, 13 toneladas; obra de matérias minerais, 22 toneladas; vidro ordinário, 4 toneladas; aço em fio redondo, 3 toneladas; aço em obra, 2 toneladas; cobre puro, 16 toneladas; ferro fundido, 10 toneladas; cartão, 9 toneladas; livros, 1 tonelada; papel de escrever, 1 tonelada; botões, 1 tonelada; chapéus de palha, 3 toneladas; cordame, cabos, 78 toneladas; fio metálico, 10 toneladas; gravuras em madeira, 2 toneladas; quinquilharias, 1 tonelada; sacos e sacas de linho e algodão, 145 toneladas.

A exportação nacional e nacionalizada, para aquele país, neste ano que vimos apreciando, foi de mercadorias num valor de 579 contos e pesando 17:087 toneladas.

Entre as mercadorias exportadas destacamos as seguintes:

Classe II da pauta, matérias primas, etc.:

Lã em rama, suja, 16 toneladas; peles em bruto, 0,5 tonelada; cortiça em pranchas, 332 toneladas; cortiça em quadro, 4 toneladas; metais não especificados em bruto, 1 tonelada; sucata de ferro, 1:747 toneladas; sucata doutros metais, 64 toneladas; adubos para a agricultura, 3:200 toneladas; mercadorias desta classe, não mencionadas, 6 toneladas.

Classe III da pauta, fios, tecidos, etc.:

Tecidos de lã e algodão diversos, 1 tonelada; tecidos e grossarias de linho, 1 tonelada.

Classe IV da pauta, substâncias alimentícias:

Vinho comum branco, 14:698 decalitros; vinho comum tinto, 8:780 decalitros; vinhos licorosos, 115 decalitros; vinho da Madeira, 272 decalitros; vinho do Pôrto, 2:567 decalitros; atum fresco e com sal, 4 toneladas; sardinha fresca e com sal, 1:265 toneladas; peixe fresco e com sal, não especificado, 47 toneladas; conserva de atum, 1:818 toneladas, (o nosso maior consumidor); conserva de sardinha, 2:963 toneladas; conserva de peixe, não especificado, 42 toneladas; amêndoa com casca, 48 toneladas; figos secos, 1,5 toneladas.

Classe VI da pauta, manufacturas diversas:

Cortiça em rôlhas, 3 toneladas; madeira em obra, 6 toneladas; louça de porcelana, 0,5 tonelada; livros impressos, 0,5 tonelada; mercadorias não mencionadas, nesta classe, 4 toneladas.

Dada a importância do nosso comércio com a Itália, que se verifica pelo relato feito, e dado o carácter desse comércio que é de resto o mesmo do do comércio com o Mediterrâneo, natural é que alguns dos vapores da carreira da América nas suas viagens de Lisboa para o Mediterrâneo, toquem, se não em todas as viagens, pelo menos nalgumas, em Setúbal e num ou noutro pôrto do Algarve, como Lagos e Vila Rial de Santo António para carregarem conservas.

Natural é também que os vapores da carreira de Moçambique e Extremo Oriente toquem em Leixões para ali carregarem vinhos para o Mediterrâneo nas suas viagens de regresso do Norte da Europa e nas suas respectivas derrotas para Moçambique e para o Extremo Oriente.

E assim se atenderão os interesses comerciais do país nas suas relações com os países do Mediterrâneo, por meio dos vapores das carreiras indicadas, com vantagem para a economia do país e para a economia dessas carreiras e respectivos serviços.

Carreira do Extremo-Oriente

Esta carreira, como se diz no projecto das vossas comissões, iniciada num dos portos do Norte da Europa e feita pelo Mediterrâneo, será destinada, especialmente, a fazer a ligação da metrópole com as colónias do Oriente, Índia, Macau e Timor, e a servir o comércio da metrópole nas suas relações com os países e portos do Mediterrâneo, com a Índia Inglesa, Indo-China, Colónias dos Estreitos, Índias Holandesas, Ilhas Filipinas, China e Japão.

Destina-se também, juntamente com a carreira secundária de Macau, Timor, a fazer a ligação, das nossas colónias do Oriente e Extremo Oriente, entre si, e a fazer a ligação destas colónias com as nossas grandes colónias de África, Moçambique e Angola, por meio de vapores portugueses.

Será inicialmente estabelecida com um mínimo de 3 vapores de tonêlagem não inferior a 4:000 toneladas brutas sendo dois, pelo menos, de carga e passageiros, com acomodações para passageiros de todas as classes e velocidade não inferior a 12 milhas.

Assim se assegura um mínimo de 6 viagens por ano ou seja uma viagem em cada 2 meses.

Não deixa de ser interessante fazer referência a algumas características económicas e comerciais das nossas colónias do Oriente e Extremo Oriente que esta carreira é destinada a servir e dizer também alguma coisa do que dela é legítimo esperar de vantajoso para a vida económica e comercial do país.

Movimento comercial da Índia Portuguesa, importação e exportação, excluída a reexportação e o trânsito internacional

(Valores em contos)

Anos	Importação	Exportação	Total
1890	1:302	668	1:970
1900	1:875	625	2:500
1910	2:475	1:020	3:495
1911	3:524	918	4:442
1912	2:618	915	3:533
1913	2:985	1:020	4:005
1914	2:846	932	3:778
1915	3:336	1:040	4:376

Como se disse acima nos valores da importação e da exportação não se incluem os da reexportação e trânsito.

Nos últimos 6 anos os valores da reexportação e trânsito internacional foram os seguintes:

Movimento comercial da Índia Portuguesa, reexportação e trânsito internacional

(Valores em contos)

Anos	Reexportação	Trânsito	Total
1910	538	14:652	15:190
1912	117	9:523	9:640
1913	188	10:806	10:994
1914	100	9:779	9:879
1915	581	6:442	7:023

O trânsito tem lugar, principalmente, pela alfândega de Mormugão, devido ao respectivo caminho de ferro, e também um pouco pela alfândega de Diu.

A reexportação é feita, mais ou menos, por todas as alfândegas do círculo e em especial pelas de Mormugão e Nova Goa.

No que respeita aos anos de guerra, 1916 a 1919, o movimento comercial da Índia Portuguesa traduz-se pelos seguintes valores expressos em rupias:

Movimento comercial da Índia Portuguesa, importação e exportação, excluída a reexportação e trânsito internacional

(Valores em milhares de rupias)

Anos	Importação	Exportação	Total
1916	10.146	3.465	13.611
1917	8.736	3.062	11.798
1918	10.891	3.782	14.673
1919	13.014	4.647	17.661

Movimento comercial da Índia Portuguesa, reexportação e trânsito internacional

(Valores em milhares de rupias)

Anos	Reexportação	Trânsito	Total
1916	1.516	21.845	23.361
1917	125	22.012	22.137
1918	1.863	100.665	101.528
1919	287	46.790	47.077

É mínima, e anos há em que é quasi nula, a participação da metrópole no comércio desta colónia.

São omissas as estatísticas da Índia Portuguesa, faltando-lhes os necessários resumos e quadros comparativos que muito facilitam o estudo e a análise destes diplomas e que, por vezes, dispensam o exame dos volumes de toda uma série ou dum período referente a vários anos estatísticos.

Por esse motivo a nossa análise não pode ser tam completa quanto desejaríamos que fosse.

Recorrendo, porém, às estatísticas da metrópole encontramos nestas os seguintes números correspondentes ao nosso comércio com aquele antigo Estado:

Participação da metrópole no comércio geral da Índia

(Valores em contos)

Anos	Exportação para a Índia	Importação da Índia	Total
1910	32	16	46
1911	25	1	26
1912	28	1	29
1913	27	5	32
1914	29	4	33
1915	40	1	41
1916	163	2	165

A Índia, com uma população superior a 500:000 habitantes e um volume comercial cujas importações e exportações regulam, anualmente, por 4:004 contos, recebeu de Portugal em 1913, último ano de vida normal anterior à guerra, mercadorias que aqui foram avaliadas à saída em 32 contos.

Em 1916 a participação do Portugal no comércio da Índia foi um pouco maior, devido ao facto excepcional da guerra. Portugal exportou nesse ano para a Índia alguns produtos manufacturados dos que aquele Estado costuma importar do estrangeiro, designadamente da Alemanha.

Segundo a estatística de comércio e navegação da me-

trópole de 1916, a exportação da metrópole para a Índia nesse ano foi a seguinte:

Mercadorias nacionais e nacionalizadas exportadas da metrópole para a Índia no ano de 1916

	Valores em escudos
Matérias primas para as artes e indústrias.	3.008
Fios e tecidos, feltros e respectivas obras.	965
Substâncias alimentícias	29.466
Aparelhos, instrumentos e máquinas diversas	37
Manufaturas diversas	129.585
	<u>163.061</u>

Substâncias alimentícias exportadas da metrópole para a Índia no ano de 1916

Bebidas (vinhos 23:792 escudos).	23.925
Farináceos	226
Géneros coloniais	34
Diversas (azeite 2.243 escudos)	5,281
	<u>29.466</u>

Neste ano excepcional de guerra a maior importação foi, como vemos, de produtos manufacturados.

Entre esses destaca-se 21\$ de cortiça em rólhas, 144\$ de louça de barro, 6\$ de louça de porcelana, 19\$ de vidro em obra, 259\$ de ouro em obra, 505\$ de prata em obra, 15\$ de metais não especificados, 2\$ de estampas, 126\$ de impressos, 63\$ de livros, 684\$ de papel de escrever, 589\$ do papel diverso, 75\$ de barretes e bonós, 198\$ do calçado, 43\$ de chapéus de chuva, 306\$ de chapéus de diversas qualidades, 1.108\$ de medicamentos, 126\$ de perfumarias e 125.000\$ doutras mercadorias diversas não mencionadas na pauta.

Respigando agora nas últimas estatísticas da Índia e coordenando alguns elementos soltos que conseguimos obter encontramos em face dos seguintes resultados:

Importação da metrópole e do estrangeiro para consumo da Índia nos anos abaixo designados

Ano de 1909:

	Contos
Importação da metrópole:	
Mercadorias sujeitas a direitos	43
Mercadorias não sujeitas a direitos	132
	<u>175</u>
Importação do estrangeiro	2:453
Total	<u>2.628</u>

Nota. — Nas mercadorias não sujeitas a direitos, que são as importadas pelo Estado, e outras que são isentas de imposto por lei especial, encontram-se, neste ano, 622\$ de medicamentos para os hospitais, 15.150\$ de material para o caminho de ferro de Mormugão e 69.315\$ de valores selados. Assim se reduz ainda, consideravelmente, a já muito pequena importação da metrópole.

Ano de 1910:

	Contos
Importação da metrópole:	
Moeda e valores selados	53
Armas de fogo e petrechos de guerra	—
Vinho	39
Artigos diversos	13
	<u>105</u>
Importação do estrangeiro	2:482
Total	<u>2:587</u>

Ano de 1912:

	Contos
Importação da metrópole:	
Moeda e valores selados	94
Armas de fogo e petrechos de guerra	13
Vinhos	39
Artigos diversos	10
	<u>156</u>
Importação do estrangeiro	2:462
Total	<u>2:618</u>

Ano de 1913:

	Contos
Importação da metrópole:	
Moeda e valores selados	230
Armas de fogo e petrechos de guerra	12
Vinhos	35
Artigos diversos	17
	<u>294</u>
Importação do estrangeiro	2:691
Total	<u>2:985</u>

Ano de 1914:

	Contos
Importação da metrópole:	
Moeda e valores selados	9
Armas de fogo e petrechos de guerra	2
Vinhos	7
Artigos diversos	40
	<u>58</u>
Importação do estrangeiro	2:788
Total	<u>2:846</u>

Ano de 1915:

	Contos
Importação da metrópole:	
Moeda e valores selados	482
Armas de fogo e petrechos de guerra	—
Vinhos	34
Artigos diversos	23
	<u>539</u>
Importação do estrangeiro	2:797
Total	<u>3:336</u>

Os resumos indicados imprimem carácter ao nosso comércio com a Itália.

Pode dizer-se que a nossa exportação para aquela colónia, à parte algum vinho que para ali carregamos, se limita ao... papel selado.

A Índia tem o seu principal comércio com a Inglaterra, França, Bombaim, Espanha e Itália. Percorremo de princípio a fim os seus mapas de importação e só de longe em longe se vê o nome de Portugal.

Com a exportação acontece o mesmo ou ainda pior.

Em 1913, último ano normal antes da guerra, a exportação da Índia de mercadorias dali provenientes ou ali nacionalizadas foi de 1:020 contos.

!A participação de Portugal nesse comércio de exportação foi de 1.506 escudos!

Participação de Portugal no comércio de exportação do Estado da Índia no ano de 1913

(Valores em escudos)

Mercadorias exportadas	Quantidades — Quilogramas	Valores
Sarjas brancas	9.3	70
Banha, toucinho, etc.	1:834	306
Madeira em obra não especificada	—	1:130
		<u>1:506</u>

!É tudo quanto nos dá a estatística da Índia de mercadorias dali exportadas, em 1913, para Portugal, valores que não chegam a 2 contos!

Não se harmonizam esses números com os da estatística da metrópole. É provável que muitos artigos exportados para Portugal, sendo por via Bombaim, sejam registados nas alfândegas do nosso antigo Estado como exportados para aquela colónia inglesa.

Com que se queira, o que se pode afirmar é que é nulo ou quasi nulo o nosso comércio com a Índia.

A razão essencial desse facto é a falta de navegação portuguesa entre a metrópole e aquele antigo Estado.

Não há comércio sem navegação.

Verificando o movimento geral dos portos da Índia, designadamente o movimento do porto de Mormugão, encontramos que anos se passam sem que aquele porto seja visitado por um navio português de longo curso.

Recorrendo ainda às estatísticas da Índia que, duma maneira geral, e à parte a tentativa de 1911-1912, são muito deficientes,— a de 1913, por exemplo, não faz menção da navegação de longo curso, por nacionalidades, nos portos da Índia as de 1909 e 1910, por exemplo, não fazem referência alguma à navegação que frequentou nesses anos os portos da Índia,— recorrendo, dizíamos, a essas estatísticas e aos elementos que elas nos podem fornecer, verificamos que no ano económico de 1911-1912 entraram 71 navios mercantes a vapor de várias nacionalidades, dos quais nenhum português; que em 1912, de 69 navios de longo curso que entraram nos portos da Índia, 44 eram ingleses e 1 português; que em 1914, de 49 navios da mesma categoria que entraram na Índia e no porto de Mormugão, 30 eram ingleses e nenhum português, e que em 1915 entraram 18 navios dessa mesma categoria no porto de Mormugão, dos quais 14 ingleses e 4 japoneses. Portugueses nenhum.

O Estado da Índia é, portanto, uma colónia que vive completamente fora da nossa acção económica e comercial.

Podendo e devendo ser valorizada com um intercâmbio comercial avultado com a metrópole, tal não acontece.

E o motivo essencial desse facto é a falta dum serviço de navegação por meio de navios portugueses que a faça integrar na órbita dos nossos interesses.

A guerra aproximou um pouco esta nossa antiga colónia da metrópole.

Nos anos de 1915 a 1918 foram maiores do que o costume as respectivas transacções comerciais.

Infelizmente esse facto foi ocasional e transitório, como se verifica com os seguintes números que nos foram recentemente fornecidos pelo Ministério das Colónias:

Movimento comercial do Estado da Índia.— Importação de Portugal e do estrangeiro nos anos de 1916 a 1918

(Valores em milhares de rupias)

Anos	Importação de Portugal	Importação do estrangeiro	Total
1916	1:209	8:937	10:146
1917	459	8:277	8:736
1918	99	10:791	10:890

Nestes anos as quantidades e os valores do arroz e dos tecidos de seda importados na nossa Índia, e os valores dos cocos exportados foram os seguintes:

Importação de arroz:

Anos	Toneladas	Milhares de rupias
1916	35:008	3:599
1917	33:781	3:046
1918	33:802	5:027

Importação de tecidos de seda:

Anos	Quilogramas	Milhares de rupias
1916	3:264	49:537
1917	1:719	35:767
1918	877	27:304

Exportação de cocos:

Anos	Milhares de rupias
1916	1:141
1917	1:261
1918	1:944
1919	1:993

Urge, pois, ligar a Índia à metrópole por meio dos nossos navios se não quisermos que esta possa velha colónia se perca completamente para Portugal.

No estudo desta carreira e nas relações da Índia Portuguesa com a Europa, por seu intermédio, um caso há a considerar, e esse muito importante, o do porto de Mormugão.

Não abundam na costa do Malabar portos que possam abrigar navios de grande tonelagem na época da monção de sudoeste como o nosso porto de Mormugão, graças às suas magníficas condições naturais e às importantes obras que nele se realizaram. Não são muitos os portos que nessa costa estejam tam bem utensilhados como ele para a carga e descarga de mercadorias e serviço dos grandes navios.

Para valorizar este porto construiu-se a linha férrea que o liga à rede ferroviária da Índia Inglesa.

O pior, porém, é que ficámos por aqui, depois de havermos despendido milhares de contos, verificando, com magoada surpresa, que tantos e tam porfiados esforços para nada ou para quasi nada serviram.

É porque um bom porto e um bom caminho de ferro, completando-se entre si, necessitam todavia dum prolongamento para o oceano, ou seja duma intensa navegação que a ambos valorize. É o que tem faltado e falta ao porto de Mormugão.

O porto e o caminho de ferro de Mormugão foram objecto duma concessão por 99 anos feita em 1881 pelo Governo Português à West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, que se obrigou a fazer todas as obras do porto e caminho de ferro, e a levar a efeito a respectiva exploração com uma garantia de juro da parte do Governo Português.

As obras começaram logo em 1881, tendo o caminho de ferro sido concluído em 1887.

Contava-se que o caminho de ferro e porto servissem de escoadouro à rica região meridional da Índia Inglesa, que, assim, passaria a ser tributária do nosso porto.

Contava-se que a nova cidade de Vasco da Gama, com os estabelecimentos comerciais e industriais que nela se viessem a fixar, compensasse o Estado, com as suas contribuições, dos encargos provenientes da construção do porto e desse caminho de ferro.

Fizeram-se, emfim, muitos castelos no ar, não se contando com a guerra de tarifas das companhias exploradoras das linhas férreas concorrentes nem com a guerra do porto de Bombaim. E a verdade é que a cidade não se construiu e as receitas falharam quasi por completo. Ficaram para o Estado os encargos da garantia de juros, visto ter sido formidável a guerra de tarifas que as companhias combinadas da Índia Inglesa fizeram ao nosso porto e ao nosso caminho de ferro.

O caminho de ferro de Mormugão e o respectivo porto, depois de uma existência muito atribulada e largamente

acidentada, são hoje explorados pela Southern Mahratta Railway que é a companhia proprietária e exploradora da rêde à qual se liga o nosso caminho de ferro.

Durante os primeiros vinte e um anos, de 1881 a 1902, data em que a Southern Mahratta tomou conta da linha e do pôrto, estes tinham-nos custado, em garantias de juro à West of India Portugueze, o melhor de £ 1.238.265.

Pelo contracto de 1902 a Southern Mahratta substituiu-se, à West of India Portugueze, nos seus direitos e obrigações perante o Governo Português.

Teve-se em vista com êsses contratos evitar a guerra de tarifas feita à nossa companhia e ao nosso pôrto e, portanto, aliviar o Tesouro Público dos encargos da respectiva garantia de juros, que no momento da realzação do referido contrato era de 78.000 libras anuais, o que equivale a dizer que o rendimento do referido pôrto e caminho de ferro era nulo ou quasi nulo. Se não foram completamente iludidas essas esperanças a verdade é que o foram, em grande parte, pois verifica-se, pelos orçamentos da Índia, que as verbas inscritas no orçamento da metrópole a favor daquele Estado e com destino especial à garantia de juros do caminho de ferro de Mormugão, continuam sendo muito importantes.

	Contos
1911-1912	236
1912-1913	260
1913-1914	300
1914-1915	300
1915-1916	300
1916-1917	300

É que Mormugão continua a não ter vida própria e não a terá jamais enquanto se não lançar uma carreira portuguesa para o Oriente que visite o seu pôrto e valorize o seu caminho de ferro.

Esperar que os ingleses o façam com sacrificio do seu pôrto de Bombaim é simplesmente pueril.

Mormugão apesar de ser um bom pôrto, bem aparelhado e bem utensilhado, e de ter um caminho de ferro que é o caminho mais curto para o mar de uma região de extraordinária riqueza e da qual é o seu pôrto natural, e apesar ainda de se ter evitado a guerra de tarifas das companhias concorrentes dêsse caminho de ferro entregando-o, pelo contrato de 1902, à exploração daquela que mais interesse tinha em o possuir, não tem independência nem vida própria, por não ser visitado nem procurado pelos navios das grandes linhas de navegação.

Na maioria dos casos as mercadorias vindas do interior para Mormugão dirigem-se depois a Bombaim por mar para dali serem exportadas para os diversos portos do globo.

Quere dizer: o problema económico da Índia não se resolverá sem se resolver o do pôrto e caminho de ferro de Mormugão e este não se poderá resolver sem uma carreira de navegação portuguesa que ligue a nossa Índia à Europa e ao Extremo Oriente.

Todas as autoridades no assunto são concordes em afirmar que o problema do pôrto de Mormugão não poderá ser eficazmente resolvido sem dêsse pôrto haver ligações directas com a Europa.

Em 1902, Teixeira de Sousa, sobrançando a pasta das Colónias e pretendendo resolver este problema delicado da nossa administração colonial, nomeou para isso uma comissão de funcionários competentes e conhecedores das cousas da Índia, como êle diz no seu volumoso relatório a pág. 110, para estudar o assunto.

Essa comissão pronunciando-se a favor da entrega da exploração do pôrto e da linha à Southern Mahratta, acrescentava que, além disso preciso era para acudir ao pôrto e caminho de ferro de Mormugão, tomar outras

providências e entre essas destacava o estabelecimento de um serviço de navegação regular e especial entre Mormugão, Moçambique e Lisboa ou pelo menos um serviço quinzenal entre Mormugão e Adem, que fizesse a ligação com as carreiras des vapores alemães que, ao tempo, faziam serviço entre a África Oriental e Hamburgo, com escala pelo pôrto de Lisboa.

A então Junta Consultiva do Ultramar ouvida sobre este ponto recomendava a celebração de um contrato com qualquer companhia inglesa ou de outra nacionalidade, das que servem a região Mahratta Sul, para ir ao nosso pôrto de Mormugão carregar e descarregar as mercadorias e produtos provenientes ou destinados a essa mesma região.

Mais tarde, no tempo do Ministro Moreira Júnior, em 1905, quando se tratou do estudo das bases para a adjudicação dos serviços de navegação para as nossas colónias, a comissão encarregada dêsse estudo, abordando o problema do pôrto de Mormugão e da navegação com a Índia, dizia entre outras cousas o seguinte:

«Com respeito especialmente à Índia, razões de ordem superior aconselham, muito particularmente, o alvitre da comissão contratar com qualquer companhia inglesa uma ligação naval entre a Índia e Lisboa.

Com efeito o caminho de ferro de Mormugão, servindo toda a região explorada pelo Southern Mahratta Railway, tem lutado até há pouco tempo com dificuldades enormes na sua exploração.

A estas dificuldades se obtemperou ultimamente, e depois de laboriosas e prolongadas diligências, fazendo com que o trço da linha portuguesa fôsse explorado pela linha a que serve de *débouché* o nosso pôrto de Mormugão.

A coligação anterior a este facto entre as linhas da Índia Inglesa e a guerra de tarifas que daquela derivou, haviam inutilizado quasi por completo o esforço produzido para tornar a região meridional da Índia Inglesa tributária do nosso pôrto de Mormugão.

Bombaim, com a sua força de grande empório comercial da Índia, absorvia todo o tráfico; a baixa das tarifas tornava nula a vantagem de menor percurso, que a saída dos gêneros da região de Mahratta encontrava no nosso pôrto de Mormugão, e anulava todas as belas condições do abrigo do pôrto artificial que, com tam grande despendio, havíamos conseguido realizar na nossa colónia.

Não só se pagava a totalidade da garantia de juro por as quantias despendidas por a companhia construtora e exploradora do caminho de ferro e pôrto de Mormugão, mas ainda houve por vezes, quasi por completo, que satisfazer as despesas de exploração.

Se a estas circunstâncias juntamos a denúncia, em 1892, do tratado que tínhamos com a Inglaterra, conhecida por tratado de Mormugão, pelo qual, e como compensação de regimes monetários e de exploração do abkari e do sal especiais, em acôrdo com os interesses da Índia Inglesa, recebíamos do Governo da Índia Britânica uma anuidade de 400 000 rupias, pode bem calcular-se como a ausência quasi completa de tráfico e a perda da anuidade referida, por mais que com o novo regime decretado para o abkari se quisessem atenuar nos seus efeitos financeiros, a união de tais factos, junta com as alterações de ordem pública nas Novas Conquistas, complicaram as condições financeiras da Índia Portuguesa, sendo espantoso quanto tem o Estado da Índia custado satisfazer os compromissos que a construção do caminho de ferro e pôrto de Mormugão sobre nós acarretaram.

A nossa situação de aproximação política da Inglaterra, os esforços de muitos, e principalmente a tenacidade de ferro do engenheiro Machado, nosso colega na comi-

são, triunfaram, se não completamente, que tal só pode ter lugar no fim de muitos anos, das circunstâncias que deixamos apontadas, e concluiu-se sob a sua proposta o actual pacto com a Southern Mahratta, em que esta se encarrega da exploração da linha portuguesa; e hoje o aumento sucessivo do tráfico do nosso trço de linha férrea e do pórto de Mormugão dão todas as esperanças de que possam acreditar-se a nossa linha e o nosso pórto, e de que os cultivadores de algodão da região austral da Índia escolham de preferência o pórto de Mormugão para a exportação dos seus produtos que para a Europa se destinam.

Este *desideratum*, porém, não pode conseguir-se por completo sem que tenhamos, sem dependência do pórto de Bombaim, carreiras regulares de navios que coloquem, sem baldeações e sem demoras dispensáveis, as cargas de Mormugão nos mercados consumidores da Europa e vice-versa.

Só assim se conseguirá que o nosso pequeno trço de caminhos de ferro, para a escolha do seu percurso, seja virtualmente aumentado do número de milhas que separam Mormugão dos mercados europeus, milhas percorridas pelo baixo preço dos transportes marítimos. Só assim nós emanciparemos o pórto de Mormugão de ser tributário do de Bombaim; só assim nós poderemos aspirar a libertar o pobre tesouro da Índia do encargo que o seu caminho de ferro tem representado.

Todo o esforço que o Governo do Sua Majestade faça para conseguir a comunicação directa regular e garantida de Mormugão com o norte da Europa, sob a bandeira inglesa, representará a emancipação financeira do Estado e um alívio considerável para o Tesouro Português, crendo a comissão que é chegado o momento oportuno de afastar quaisquer hesitações, há tanto tempo havidas, e para contratar com qualquer companhia inglesa, das que exploram a costa do Malabar, a navegação directa mensal, regular, entre Mormugão e o norte da Europa, com escala por Lisboa, o que supomos, como já dissemos, poder obter-se sem dispêndio, além do que hoje nos custam os fretes de carga e passagens de funcionários do Estado, e se no acôrdo com essa companhia inglesa fôr possível fazer interessar o *comité* director da Southern Mahratta, completar-se há uma medida de alcance financeiro seguro, que largamente compensará o Estado e contribuirá, não pouco, na apreciação geral das questões por esta comissão consultadas, para de facto o subsídio que se propõe para garantir a navegação com bandeira portuguesa para as nossas colónias africanas, tanto orientais como ocidentais, se dever completar em muito atenuado ou talvez nulo, considerados que sejam em glôbo os interesses de todas as colónias.

.

Como se vê, é unânime o reconhecimento da necessidade de ligar Mormugão aos portos da Europa, por meio de uma carreira de navegação, sendo isso considerado como a emancipação financeira da Índia. Simplesmente o que se tem esperado, e esperado inútilmente, há dez ou vinte anos a esta parte, é que sejam os ingleses os que façam esta ligação com sacrificio, porventura, do seu próprio pórto de Bombaim.

Esta idea de esperarmos que os outros, sacrificando-se a si próprios, nos salvem com medidas que nós mesmos, com um pouco de esforço, podemos e devemos realizar, é que se nos afigura demasiado ingénua e até contrária à nossa própria dignidade.

Com a grande guerra a natural situação do pórto de Mormugão agravou-se, como era de esperar.

Pelo contrato de 1902 a Southern Mahratta substituindo-se, na exploração do pórto e da linha, à West of India Portuguese, obrigou-se a manter todos os contratos anteriormente feitos por esta última e até a sua finalidade.

Um desses contratos era com a Bombay Steam Navigation, feito desde 1893, e pelo qual esta companhia de navegação se obrigava a servir, com regularidade, o pórto de Mormugão nas suas relações com Bombaim, para o transporte das mercadorias trazidas ao pórto pelo nosso caminho de ferro.

Vcio a guerra, e ali por 1917-1918, a companhia deixou de servir o pórto de Mormugão e de dar, portanto, a necessária saída às mercadorias trazidas pelo caminho de ferro.

Estas eram retidas nos cais durante meses.

Pensou-se em rescindir o contrato com a Bombay Steam Navigation e em fazer um novo contrato com outra companhia, mas, a breve trecho, viu-se que isso não resolvia o problema, dado que a falta de navios e a consequente dificuldade de transportes era geral.

Pelo contrário, se a Bombay Steam Navigation se visse completamente livre do seu contrato, o problema agravar-se-ia, pois natural era que os seus navios deixassem de todo de ir ao pórto.

Da falta de ligações marítimas com Bombaim resultou uma considerável redução no tráfico do nosso caminho de ferro e no movimento do nosso pórto.

E daí um maior encargo para o Tesouro pela garantia de juro devida à Southern Mahratta Railway.

A tanto nos leva o regime de dependência económica em que vive o pórto de Mormugão e a nossa Índia, por falta dum serviço de navegação nacional que os valorize convenientemente.

Sem coragem de atacar o mal de frente e de realizar um grande esforço salvador, preferimos a vida mesquinha e apagada de expedientes, que, afinal, nos custam mais do que nos custaria esse grande esforço inteligente e fecundo.

No regime de aplicação da frota proposto pelas vossas comissões, não só se faz a ligação directa do pórto de Mormugão com os grandes portos da Europa e do Extremo Oriente, como se faz a sua ligação com Bombaim e com os grandes portos de África Oriental e da África do Sul, tudo por meio de navegação portuguesa.

Só assim, e dentro do regime criado pelos contratos e acordos vigentes, poderemos garantir a independência comercial do pórto de Mormugão, e, a êle, e ao respectivo caminho de ferro, a participação que a ambos é devida no tráfico da região Mahratta Sul de que Mormugão é o pórto natural.

O problema da navegação portuguesa para o Extremo Oriente foi por nós largamente estudado numa monografia que publicámos em 1916¹, no momento em que muito se discutia a aplicação a dar à frota ex-alemã então apreendida.

Por terem toda a oportunidade as considerações que então fizemos e as razões justificativas que então apresentámos do lançamento dessa carreira, vamos transcrever algumas passagens do nosso trabalho, as quais conservam, neste momento, todo o interesse e oportunidade.

Falando da maneira como devia ser lançada essa carreira que então, como hoje, defendíamos a bem dos interesses do país e das colónias, dizíamos nós o seguinte:

.
«Os vapores da carreira que propomos, uma vez saídos de Lisboa, devem, em casos normais, ir a um dos

¹ *Problemas Económicos e Coloniais—Uma carreira para o Oriente; sua influência na economia do país*, 1916, LIVRARIA FERREIRA, Lisboa.

portos da Inglaterra, com mais relações com o Oriente, talvez Liverpool. Os seus portos de escala, na sua derrota para o Sul e para o Oriente, também em casos normais, devem ser os de Lisboa, Leixões, alguns do Mediterrâneo, Bombaim, Mormugão, Colombo, Malaca, Singapura, Hongkong, Macau, Xangai, Kobe e Yokoama.

Em ligação com esta carreira devem lançar-se duas carreiras secundárias:

Uma entre a Índia Portuguesa e os portos da África do Sul, com escala por alguns portos da África Oriental, e, designadamente, com escala pela Beira e por Lourenço Marques. Outra entre Singapura e Timor, com escala por alguns portos das Índias Neerlandesas; e entre Timor e Macau, com escala pelas ilhas Filipinas.

O paquete da Europa deve ser esperado em Singapura pelo vapor mais pequeno de Timor, o qual, neste porto de Singapura, receberá a carga e passageiros do Ocidente para aquela nossa colónia e para os portos de passagem.

Este navio deve receber em Timor a carga e passageiros para Macau e para a Europa, e de Timor dirigir-se para Macau, ao encontro do paquete grande, no seu regresso do Japão para a Europa. A partida do vapor pequeno, de Macau para Timor, deve ter lugar depois da partida do paquete para a Europa.

E assim se fará a ligação directa da Índia Portuguesa com as nossas colónias de África, a ligação de Macau com Timor, e a ligação de Timor com as colónias dos Estreitos.

Os navios portugueses devem tocar em Bombaim onde temos uma respeitável e numerosíssima colónia com grandes interesses. São mais de 100:000 os portugueses dispersos pela Índia Inglesa, dos quais o maior número em Bombaim.

Devem tocar em Mormugão, o melhor porto da nossa Índia; em Colombo, onde é tam grande a tradição de Portugal e onde será possível fazer um comércio remunerador com os nossos produtos de grande exportação; em Malaca, onde a tradição portuguesa é ainda tam viva e onde existe uma grande colónia portuguesa sob a direcção espiritual dos nossos missionários; e em Singapura, o grande empório comercial do Oriente, um dos maiores do globo, mercado natural dos produtos da Índia, Indo-China, Japão, Austrália e outras terras da Oceânia, centro comercial de primeira grandeza, no cruzamento das mais importantes estradas marítimas do Oriente.

Singapura é também a sede duma missão religiosa portuguesa, à qual se pode chamar, com toda a justiça, uma missão patriótica portuguesa. Dirigem esta missão, espiritualmente, alguns milhares de individuos, os descendentes dos antigos portugueses de Malaca, que se honram com o nome e com a nacionalidade portuguesa.

Na sua derrota para o Extremo Oriente os navios portugueses farão de Hongkong um porto de escala.

Não é menos numerosa e digna a comunidade portuguesa desta cidade.

Para se avaliar a importância da colónia portuguesa de Hongkong, basta transcrever os seguintes números publicados pelo *Official Guide Eastern Asia*, de 1915, volumosa e valiosa publicação oficial do Governo Japonês.

População de Hongkong e Kaulun em 1914

Europeus, exceptuando os portugueses . . .	5:472
Portugueses	2:557
Hindus	1:893
Outros não europeus, exceptuando os chine- ses	1:967
Chineses	295:261
Total	307:150

Depois da colónia inglesa é a portuguesa a mais numerosa.

Duma maneira geral, pode dizer-se que existem portugueses em todas as casas e estabelecimentos comerciais da colónia.

Quasi não há escritório onde não existam portugueses.

Neste momento, em que é tam reduzido o núcleo de tropas británicas em Hongkong, a guarnição da colónia é feita, por assim dizer, pelos nossos compatriotas. Os nossos aliados confiaram-lhes a defesa do grande centro que se chama Hongkong.

Guardam os depósitos de águas, de viveres e de munições; guardam os edificios públicos e os bancos e policiam a cidade; guarnecem os pontos mais arriscados, de dia e de noite, e até por eles são guarnecidas as fortalezas, que representam o mais sólido elemento de segurança militar daquela possessão inglesa.

A colónia portuguesa de Hongkong é respeitada por todos.

Conhecem-na e estimam-na os que conhecem o Extremo Oriente.

Só Portugal a desconhece: nem um consulado ali existe, nem uma escola ali mantém, onde os nossos compatriotas possam mandar os seus filhos aprender a lingua portuguesa.

Dá-se em Hongkong o que se dá com outros núcleos portugueses dispersos pelo globo, o que constitui um sintoma alarante da nossa capacidade governativa e administrativa.

Os núcleos portugueses que vivem fora da acção governativa das nossas autoridades prosperam, são dotados dum espirito de iniciativa verdadeiramente criador, impõem-se pelo seu trabalho e pela sua actividade, sendo sempre apontados como núcleos modelares pelas suas virtudes cívicas e patrióticas.

Assim é o de Hongkong e o de Xangai. Assim são todas as comunidades portuguesas do Oriente e Extremo Oriente, como, de resto, as de todo o mundo.

Parecem outros êsses portugueses, só porque a sua esfera de acção é outra, só porque vivem fora dos moldes da nossa administração e da nossa vida pública.

Hongkong é justamente considerado um dos melhores e maiores portos comerciais do globo. O seu movimento chegou a ser já superior ao de Londres.

! Pois muita gente ignora que Hongkong é obra dos portugueses sob a direcção dalguns ingleses! . . .

Não há ali nenhum banco, nenhuma empresa, nenhuma grande sociedade, daquelas que imprimem carácter à colónia e lhe dão vida, à qual não esteja ligado o nome dalgum português e que a êsse português não deva, pelo menos em parte, o seu grau de prosperidade.

Os mesmos portugueses que, sob o nosso domínio, não puderam evitar a decadência e a ruína da sua terra querida, Macau, emigrando, saindo da nossa esfera de acção, servindo os ingleses, souberam criar, com o seu trabalho e com o seu génio, um dos maiores empórios comerciais do globo: Hongkong.

Dos portugueses de Xangai pode dizer-se o mesmo.

Falando das razões de ordem económica da carreira proposta e das possibilidades do comércio de Portugal com o Oriente, dizíamos nós:

«Recomendarão os interesses nacionais, de ordem económica, a carreira de navegação que propomos?

A carreira do Oriente, pondo-nos em comunicação directa com a Índia, China e Japão, fará com que destes países possamos receber, sem a intervenção de intermediários, muitos produtos que dali se exportam para todo o mundo e que nós recebemos, normalmente, por inter-

médio de Londres, Liverpool, Anvers, Rotterdam e Hamburgo.

E não se julgue que são de pequena monta esses produtos importados. Como vamos ver, o seu valor sobe a milhares de contos.

Lisboa, por outro lado, virá a ser um grande mercado de produtos orientais, como é Barcelona graças à linha espanhola das Filipinas.

O Brasil poderá ser um dos nossos clientes para esses produtos, os quais, por via de regra, compra na Alemanha e na Inglaterra.

Em 1913 a Alemanha vendeu ao Brasil produtos e artigos vários no valor de 56.973:330 dólares. No mesmo ano, e para aquela República, as vendas dos Estados Unidos foram de 31.276:363 dólares; as da Inglaterra de 73.782:389 dólares; e as da França de 31.900:321 dólares. (*Economiste Européen*, de 10 de Maio de 1916).

Neste volumoso comércio incluem-se imensos produtos e artigos, que poderiam ser adquiridos no nosso mercado se Lisboa fôsse servida por uma carreira de navios portugueses para o Oriente, e se, ao mesmo tempo, se estabelecesse uma carreira de navegação para o Brasil.

É, porém, acidentalmente que relacionamos aqui a carreira do Brasil com a do Oriente, porquanto, a nosso ver, os interesses nacionais são suficientes para justificar e recomendar a carreira do Oriente.

A carreira que propomos abrirá novos e largos horizontes aos produtos de grande exportação portuguesa, como vinhos, azeites, conservas, cortiças e outros que chegam ao Oriente em navios estrangeiros, reexportados por países estrangeiros e, por consequência, sobrecarregados com elevadas comissões e outras despesas.

Os vinhos, e azeites espanhóis, franceses e italianos fazem grande concorrência aos nossos produtos nos mercados do Oriente, apesar de termos, a nosso favor, uma melhor aceitação dos mesmos produtos pelos consumidores e apesar da preferência que as numerosas colônias portuguesas dão, muito naturalmente, aos géneros de proveniência nacional.

É, porém, bastante difícil a concorrência com os azeites e vinhos espanhóis e franceses transportados, com todas as facilidades, pelos navios dos respectivos países.

Hoje são quasi impossíveis as relações comerciais de Lisboa com o Oriente. Uma vez porque não há navios, e esse é o caso mais geral: outras vezes porque esses poucos navios que tocam em Lisboa nas suas derrotas para o Oriente, chegam aqui com os porões cheios ou reservados para a carga dos seus países, deixando as nossas mercadorias no cais, por embarcar.

A carreira para o Oriente deve ser a resultante lógica da nossa política colonial, no que respeita aos portos marítimos de Mormugão e Macau. Não faz realmente sentido termos gasto e estarmos dispostos a gastar milhares de contos nos portos de Mormugão e Macau, apetrechando-os, convenientemente, por forma a serem verdadeiros portos comerciais, e não os ligarmos à metrópole por meio duma carreira portuguesa.

De maneira bem diferente têm procedido e procedem todos os outros países coloniais.

As despesas feitas com os seus portos comerciais, correspondem os lucros, para a economia nacional, provenientes do tráfico que se faz por meio desses portos.

A existência duma carreira portuguesa ligando Macau a Lisboa, e a outros portos da Europa, coincidindo com a execução das obras necessárias ao futuro daquele porto, seria da maior importância para o progresso e desenvolvimento daquela nossa rica e longínqua possessão.

Macau poderia ser assim o entreposto comercial dos nossos produtos na China e no Extremo Oriente, aproveitando-se a sua situação magnífica na costa da China e no delta de Si-Kiang.

«O chamado rio de Oeste poderia ficar na nossa zona de influência comercial, com grande lucro e proveito para a economia metropolitana e para a economia de Macau».

Em defesa da carreira para o Extremo Oriente e encarando o problema pelo lado dos interesses de Portugal metropolitano, dizíamos nos que só ela, pelas novas relações comerciais que necessariamente nos criava, nos poderia compensar dos prejuízos resultantes da quebra das nossas relações comerciais com os impérios do centro.

«É nossa opinião que a carreira do Oriente, nos compensará, em grande parte, da falta dos produtos germânicos que vinham ao nosso mercado em melhores condições de preço que os seus similares ingleses e franceses.

Uns pelo simples motivo de que são de origem oriental, vindos até nós por intermédio dos comerciantes alemães, graças à organização e à enorme expansão do seu comércio e ao colossal desenvolvimento da sua marinha mercante.

Se os formos comprar, directamente, aos mercados produtores, e os fizermos transportar em navios nossos, ganharemos os fretes e as comissões dos intermediários; evitaremos o pagamento dos fretes em ouro; e aliviaremos ainda esses produtos das despesas que neles incidem pelo motivo de os recebermos por vias indirectas.

Outros porque podem ser, em muito boas condições, importados do Japão, cuja capacidade industrial é hoje tam grande, que rivaliza com a dos grandes países industriais do globo.

A riqueza do seu solo, a barateza e abundância da sua mão de obra, o colossal incremento da sua marinha mercante, a sua prosperidade financeira, e até a sua modelar organização comercial e económica, fazem do Japão uma grande potência industrial e comercial.

Não é a Inglaterra, nem a França, nem a América, que podem produzir tam barato como a Alemanha.

É o Japão.

Por isso nós entendemos que as relações comerciais com o Oriente e Extremo Oriente, por meio duma carreira portuguesa, correspondem a uma grande necessidade da nossa economia nacional, cuja satisfação não pode ser adiada, mas antes resolvida com decisão e urgência».

Na nossa monografia fazíamos o estudo dos produtos e artigos manufacturados mais importantes da nossa importação e daqueles que especialmente recebíamos dos impérios do centro, provando que a maior parte dessas mercadorias as poderíamos receber do Oriente e Extremo Oriente em melhores condições do que de qualquer país ou região do globo.

Assim, especificando e entrando em detalhes, lembrávamos, emquanto ao algodão em rama para as nossas indústrias, que esta fibra, melhor do que de qualquer outra parte, poderia ser importada do Egipto, da Índia e até da China. Depois dos Estados Unidos os maiores produtores do globo são a Índia Inglesa o Egipto e a China.

Os Estados Unidos grandes produtores são também grandes consumidores, necessitando importar para o seu consumo. Vão fazer ao Egipto e à Índia os seus fornecimentos.

O algodão é o artigo de maior exportação da Índia Inglesa. O valor da exportação de algodão em rama, e

de tecidos de algodão atingiu no ano de 1913-1914 a enorme cifra de 411.624.413 rupias, ou seja mais de 305:000 contos contando a rupia a \$50.

Emquanto ao fio de algodão lembrávamos nós que esta matéria prima é exportada do Japão para toda a parte, e até para os países europeus, em quantidades enormes e em condições de preço com os quais ninguém pode competir.

É mesmo esse o seu principal artigo de exportação.

A vizinha Espanha, acrescentávamos, não pode viver sem a sua carreira para o Oriente e Extremo Oriente.

É dali que lhe vem a quasi totalidade das matérias primas indispensáveis às suas indústrias.

Só os navios desta carreira descarregam anualmente em Barcelona para cima de 55:000 toneladas de matérias primas daquela origem, as quais vão alimentar a quasi totalidade das suas indústrias.

Emquanto a tecidos de algodão, de toda a espécie, a exportação japonesa tomou um incremento extraordinário nos últimos tempos.

Ninguém fabrica nem vende mais barato.

O mesmo se pode dizer no que respeita a tecidos em obra como toalhas, camisas, camisolas, ceroulas, sol-chas, cobertores, lenços, calças, casacos, meias, peugas, e panos de toda a qualidade e de estilo europeu.

Há mesmo tecidos, como a musselina, no qual os japoneses levam a palma na qualidade e no preço seja a quem for dominando hoje, por completo, com os seus produtos, nos maiores mercados europeus.

O mesmo se pode dizer com justiça com respeito a sombrinhas de algodão, quinquilharias, artigos de escritório, etc., em que ninguém, tampouco, bate o Japão.

Não se exagera, dizíamos nós, e essas palavras tem hoje a maior oportunidade, afirmando que os japoneses com o fio e tecidos de algodão, com os seus produtos e artigos manufacturados está conquistando os mercados mundiais.

A carreira que vimos estudando pôr-nos há em ligação com Singapura um dos maiores portos comerciais do mundo e grande mercado dos produtos de exportação da Austrália,

Ninguém ignora que a Austrália é o primeiro país produtor de lã do globo e a sua exportação por ninguém é excedida nem igualada. As lãs australianas vão para Inglaterra e dali, trabalhadas ou não, espalham-se por toda a Europa.

Na Índia Inglesa a indústria de fição de algodão é das mais importantes, como no Japão onde ela, durante a guerra, tomou um enorme desenvolvimento.

O Japão, mostrámos nós no estudo a que vimos fazendo referência, exportava já em 1916 fio de lã para Inglaterra, como matéria prima para as indústrias inglesas.

De igual forma é para notar a exportação de tecidos de lã japoneses, mesmo para a Europa e até para Inglaterra, em concorrência com os produtos manufacturados deste país.

O nosso país, como dizíamos na nossa monografia, importa grandes quantidades de linho, juta, cânhamo em fio e em tecido, sacaria de linho e algodão, cordame, rês de pesca, etc., importação essa que, na sua maior parte, é feita de Inglaterra.

Ora a quasi totalidade destes produtos é de origem oriental. As Filipinas são hoje quem mais exporta o cânhamo em bruto e até em obra.

São afamados os chamados cabos de Manila,

A juta é um dos produtos de maior exportação da Índia Inglesa.

É desnecessário encarecer a importância que para nós tem a importação das rês de pesca.

Sobe a centenas de contos o valor dessas rês que importamos do estrangeiro.

Trata-se dum artigo de fabrico japonês que antes da guerra chegava até nós, como muitos outros, por intermédio da Alemanha. Os alemães compravam-no no Extremo Oriente e vendiam-no como sendo um artigo da sua indústria. Assim faziam, igualmente, com outros produtos, como as cerdas de porco, as crinas de cavalo para escova, pincéis, vassouras e matérias primas análogas, originárias da China, e que eles apresentavam aos seus clientes como cousa sua.

Tem-se visto o país embaraçado com a crise do papel. O Japão desenvolveu com a guerra consideravelmente essa indústria.

Osaka é hoje um grande centro produtor com fábricas, de grande rendimento.

Na China também esta indústria se desenvolveu de maneira considerável com a montagem de novas fábricas, designadamente em Xangai.

É nossa convicção que até esse problema da nossa economia nacional poderia ser consideravelmente melhorado com o lançamento da carreira Extremo Oriente.

¿Quem ignora que o Japão é, por excelência, o país do papel?

Entre os artigos de grande exportação japonesa, e para todo o mundo, figuram os artigos de palha, esteiras finas e outros análogos, como sejam todos os que se empregam no fabrico de chapéus, etc.

A Alemanha comprava esses artigos no Extremo Oriente e vendia-os na Europa aos seus clientes, e, entre eles, a Portugal.

O mesmo se dava com as peles e coiros finos, de tam variadas e vastas aplicações.

É sabido que os grandes países exportadores de peles e coiros, antes da guerra, eram a Alemanha, a Inglaterra, a Argentina, a França, o Brasil e a China.

A Alemanha ocupava a primazia não só por si, mas também pelas grandes compras que fazia no Oriente.

Tanto na Índia, como no Japão, as indústrias de peles e coiros estão consideravelmente desenvolvidas.

É do Oriente e do Extremo Oriente que a nossa vizinha Espanha recebe essas matérias primas para as suas indústrias e muitos artigos manufacturados para o seu comércio.

O Japão é um grande importador de cascas para curtumes, matéria prima de que muito necessita para essa indústria, e que a nossa colónia de Moçambique poderia fornecer com extraordinária vantagem.

¿E que dizer dos artigos de pasta, de cartão e de papelão, imitando o coiro e a madeira, e de cujo fabrico os japoneses são eméritos?

Estamos convencidos de que em parte alguma, nem mesmo talvez na Alemanha, se trabalha nesse género tam bem e com tanta perfeição.

O Japão é um dos maiores fabricantes e exportadores de quinquilharias, bijutarias e objectos de escritório. Um dos seus maiores clientes é a Inglaterra, que lhe toma 35 a 40 por cento da exportação total. É ele também o maior fabricante e exportador de botões, sendo a respectiva indústria uma das suas indústrias mais importantes.

Já antes da guerra o Japão exportava quantidades enormes de botões para a Europa. Hoje é o seu principal fornecedor, contando-se por milhares de contos o valor das suas vendas.

De louças, faianças e produtos cerâmicos nem quasi vale a pena fazer referência, tam conhecido e sabido é que o Japão e a China exportam para a Europa quantidades enormes destes artigos, que atingem aqui preços elevadíssimos.

É ainda para Inglaterra que maiores quantidades se exportam, sendo depois dali esses artigos espalhados para os vários países do velho continente.

O Japão é hoje um grande país industrial.

Tendo ferro e carvão em abundância e mão de obra baratíssima depressa se libertou dos estranhos, produzindo hoje ferro e aço não só para todas as suas necessidades como também para exportar até para a velha Europa.

Fabrica e exporta *rails* e todo o demais material para caminho de ferro, sendo igualmente próspera e de grande amplitude a sua indústria de construção de navios, que muito se desenvolveu com a guerra.

O Japão hoje é a terceira potência construtora de navios, figurando logo após a Inglaterra e os Estados Unidos da América.

É curioso registrar que algumas das suas fundições, e das mais importantes, são propriedade do próprio Estado.

São imensas as reservas das suas minas de carvão. Este consome-se em todo o Oriente, vindo até o Mediterrâneo concorrer com os carvões ingleses. A China dispõe dos maiores jazigos de hulha do globo. Províncias inteiras como a de Shansi, com uma população superior a 12 milhões de habitantes e uma área quasi três vezes maior que Portugal, são classificadas entre as regiões mais ricas de hulha de toda a terra.

Os altos fornos e as fundições de Hanyang, as principais da China, servidas pela melhor rede de comunicações daquele país, comunicações terrestres pelo caminho de ferro, e comunicações pelo mar e pelo grande rio Iang-tze-kiang, estão destinadas a influir nos destinos da indústria siderúrgica do globo, tal é a sua magnífica posição no centro da China, perto dos mais ricos depósitos de hulha e ferro daquele país, e tal foi o seu incremento durante a guerra, sob a direcção de hábeis engenheiros japoneses, facilitado por uma mão de obra abundante e baratíssima.

Passando à indústria do cobre e à dos objectos e artigos fabricados com este metal ou com ligas de que elle faz parte, convém dizer que essa é também uma das indústrias mais importantes do Japão.

Antes da guerra os grandes produtores de cobre eram os Estados Unidos, a Inglaterra, o Japão, a Alemanha e a Austrália. Hoje o comércio do Japão em cobre e artigos de cobre é superior ao da própria Inglaterra.

E e que se dá com o cobre dá-se com o zinco. Contam-se por muitas dezenas de milhares de toneladas a exportação annual de zinco refinado do Japão.

No Japão se concentra a maior parte do zinco do Oriente e até da Austrália para ali ser refinado e dali exportado.

Como se calcula, é igualmente importante no Japão o fabrico e a exportação de máquinas de toda a espécie, industriais e agrícolas, instrumentos e utensílios vários, e aparelhos e ferramentas necessárias às artes e às indústrias.

Uma das indústrias que no Japão tomou maior incremento, nos últimos tempos, foi a indústria de artigos eléctricos.

Os japoneses fabricam hoje, como antes da guerra fabricavam os alemães, melhor e mais barato do que ninguém.

O mesmo se pode dizer emquanto aos chamados produtos químicos e farmacêuticos, que haje ocupam um lugar muito importante na produção e exportação da-quele país.

O Japão substituiu-se por completo à Alemanha em todo o Oriente e Extremo Oriente no fornecimento destes produtos, como igualmente se substituiu à Alemanha no fornecimento das anilinas e matérias corantes.

Contam-se por milhares as fábricas de matérias corantes e de tecidos no Japão, como tivemos ocasião de enumerar na monografia que publicámos em 1916, e a qual vimos fazendo referência.

Os navios de carreira do Extremo Oriente, tocando em Colombo e em Singapura, teriam uma participação na carga que destes grandes portos se envia normalmente para a Europa e para o Japão.

Entre as mercadorias que os navios ali carregam destaca-se a borracha, que, como é sabido, é produzida em grandes quantidades na ilha de Ceilão e na península de Malaca.

Singapura e Ceilão são, depois do Brasil, os maiores exportadores de borracha do globo.

O Japão é um grande importador de borracha em bruto e um grande fabricante e exportador de artigos obtidos com esta matéria prima.

Os pneumáticos japoneses, já hoje usados por toda a parte, são tam perfeitos como os mais perfeitos de origem europeia ou americana, com a diferença de que são muito mais baratos.

É também notável no Japão a indústria do celulóide. De artigos de celulóide faz o Japão de há muito uma importante exportação para a França e Inglaterra.

Igualmente notável é a indústria de vidros. Durante a guerra o Japão preparou-se para ser, como é, um grande produtor e exportador de vidros, vidraças e espelhos. Os seus espelhos são tam afamados como os da Bélgica.

Em Xangai, sob a sua direcção, e durante a guerra, tomou um grande incremento a indústria dos vidros, especialmente destinados à exportação.

Quasi nem vale a pena falar do chá que a Europa consome, oriundo da Índia e da China, e que, por todos é sabido, é um dos grandes produtos de exportação da-queles países.

A Índia Inglesa é também o principal país produtor de tabaco do globo e grande exportador deste produto, como as colónias holandesas da Oceânia e Filipinas, tudo países e colónias servidos pela carreira que propomos.

O arroz é um dos géneros mais empregados pelo nosso povo na sua alimentação, que muito falta hoje no nosso mercado.

Todos sabem que os grandes produtores exportadores de arroz são a India e a Indo-China.

A exportação indiana regula por um terço da exportação total do globo. A Índia segue-se a Indo-China francesa e o Sião.

A ligação directa e periódica com estes países, por meio duma carreira de navegação portuguesa, é a garantia do abastecimento destes e doutros géneros absolutamente indispensáveis ao nosso país.

Os mercados de Bombaim, Calcutá, Rangun, Saigon, Java, Hongkong e Xangai, que são os grandes mercados de arroz do globo, quasi todos elles em comunicação directa com Portugal, se tivéssemos a carreira para o Extremo Oriente, poderiam abastecer o nosso país destes e doutros géneros de que tanto carecemos para a nossa alimentação.

A Alemanha, antes da guerra, fornecia uma grande parte da Europa de arroz que ia comprar ao Extremo Oriente, vendendo-o depois como sendo cousa sua.

Da Alemanha vinham-nos grandes quantidades. Em 1913 recebemos mais de 10 milhões de quilogramas.

Hoje a Inglaterra e a França pretendem substituir-se à Alemanha nesse comércio. E nós, por falta duma carreira própria que nos ligue com os grandes centros produtores, continuamos na dependência desses grandes países importadores que muito naturalmente só nos vendem aquilo de que não precisam e pelo preço que entendem.

O que se dá com o arroz dá-se com cereais, legumes, e outros géneros indispensáveis à nossa alimentação.

Na Índia Inglesa, no norte da China, na Mandchúria, na Coreia e no Japão a produção de cereais, como cevada e centeio, é enorme, bem como a de legumes, designadamente a fava, que se exporta desses países em enormes quantidades.

A Austrália produz e exporta também consideravelmente cereais, como aveia e cevada.

Falando de açúcar, convém recordar que os nossos navios da carreira do Extremo Oriente irão fazer as suas escalas pelos grandes países produtores e exportadores de açúcar, como são a Índia Inglesa, a Indo-China, a Formosa, o Japão, e especialmente Java e as colónias holandesas da Oceânia.

Tudo isto são garantias de frete para a Europa e possibilidades dum tráfico intenso devidamente compensador de todos os encargos e despesas.

Não são menos importantes as possibilidades de comércio entre Portugal e os países do Oriente e Extremo Oriente.

Os nossos vinhos, as nossas conservas, a nossa cortiça, para não falar noutros produtos, daqueles que mais exportamos, têm ali a maior e melhor aceitação.

Emquanto aos nossos vinhos, recordaremos estas informações de maior actualidade ainda hoje, e que constam na nossa monografia sobre a navegação portuguesa para o Extremo Oriente,

O consumo na China de vinhos europeus, dizíamos nós, tem aumentado consideravelmente. É essa uma consequência lógica da proibição da entrada e do consumo do ópio naquele país.

Os chineses habituaram-se aos vinhos europeus, especialmente aos vinhos licorosos, claretes e ao conhaque, bem como à cerveja.

Os alemães tinham feito de Tsingtau o centro de distribuição de cerveja por eles ali preparada, e a qual, antes da guerra, se vendia em todo o Extremo Oriente.

Tsingtau era o empório da Alemanha no Extremo Oriente. Ali se acumulavam os produtos daquele país, que depois se distribuíam por toda a China.

Para isso os germânicos tinham apetrechado convenientemente aquela colónia, a fim de poder desempenhar a sua função de grande colónia comercial.

Disponham dum bom porto, dum caminho de ferro de penetração e de comunicações directas com a metrópole, por meio de navios nacionais.

Bem diferente tem sido e é a nossa atitude em Macau, se bem que Macau disfrute de condições ainda melhores do que as daquela ex-colónia germânica, para se tornar um grande empório comercial como foi outrora.

Os vinhos franceses e espanhóis tinham e têm, respectivamente, a Indo-China e as Filipinas como grandes centros distribuidores.

Os nossos não era de Macau que saíam, nem dali saem hoje, para os lugares de consumo, como seria na-

tural se para ali tivéssemos uma carreira de navegação, e se aquela colónia fôsse, como devia ser, o entreposto dos nossos produtos no Extremo Oriente.

O vinho do Pôrto, que se encontra pelo Extremo Oriente é o Pôrto-wine preparado e vendido por toda a gente, menos por nós, portugueses.

Convém dizer que, apesar de tudo, chineses e japoneses têm os nossos vinhos no mais alto apreço, especialmente os vinhos do tipo do vinho do Pôrto.

Indagámos isso com o maior interesse e a conclusão geral foi que indianos, malaios, chineses e japoneses, uma vez habituados aos nossos vinhos licorosos, não mais os abandonam.

O padre Cardoso, chefe da missão portuguesa de Singapura, residente naquela colónia há muitos anos, conhecedor, como ninguém, das cousas do Extremo Oriente, assegurou-nos que os nossos vinhos teriam em Singapura, como por todo o Oriente e Extremo Oriente, uma bela venda se por ali aparecessem.

É raro o dia, informa ele, que, por intermédio de pessoas amigas da missão, me não aparecem pedidos de caixas de vinho do Pôrto, como se a missão fôsse uma agência comercial. Quisera eu transformá-la nisso e não me faltariam grossas encomendas e fartos lucros.

Afirma o nosso antigo agente consular em Kobe, o Sr. V. Couto, que a maior parte da mistura que ali se bebia e se bebe com o nome de vinho do Pôrto não é mais do que vinho branco que a França para ali exporta e que certos industriais japoneses, por meio de várias drogas, conseguem fazer passar pelo nosso precioso líquido.

Também nas Índias Holandesas os nossos produtos de grande exportação têm uma venda fácil e vantajosa.

Os ingleses exportam para lá uma mistura de clarete com açúcar que se vende com o nome de *Invalid Port*.

Os consumidores, porém, o que desejam é o vinho do Pôrto verdadeiro é autêntico, que eles muito apreciam e que não encontram à venda.

As melhores informações que temos desses países, alguns dos quais do nosso directo conhecimento, autorizam-nos a afirmar que os nossos vinhos licorosos, designadamente o Pôrto e Madeira, e os vinhos comuns tinto, branco, seco, verde, clarete, moscatel, etc., seriam ali muito bem colocados.

O mesmo se pode afirmar com respeito aos nossos licores, como os de cereja, laranja, tangerina, etc., com respeito aos nossos vinagres, às nossas conservas de sardinha, atum, ao nosso azeite, às azeitonas, às nossas frutas em conservas e cristalizadas, aos nossos legumes, designadamente grão de bico, e certas qualidades de feijão e à nossa cortiça, etc.

Convém não esquecer por último que na esfera de acção da nossa carreira ficaria todo o Mediterrâneo central e ocidental, a Índia e Ceilão, com os seus 250 milhões de habitantes, a Indo-China e península de Malaca com os seus 30 milhões, as Filipinas com os seus 8 milhões, as Índias Holandesas e países vizinhos com os seus 30 milhões, a China com os seus 400 milhões, e o Japão com os seus 53 milhões, isto é, as regiões mais populosas do globo e onde a nossa penetração comercial está toda por fazer.

Não deixa de ser elucidativo o estudo e o conhecimento da influência da carreira espanhola do Extremo Oriente, na economia do país vizinho.

A Espanha, dizíamos nós na nossa monografia, recorrendo às informações oficiais da Câmara do Comércio de Madrid, e às declarações do presidente da Câmara do Comércio de Barcelona, não contando com o tráfico do Mediterrâneo, portos do sul da Itália, Grécia, Balkans,

Norte de África e Turquia, recebe dos países do Oriente e Extremo Oriente, por ano, para cima de 200:000 toneladas de mercadorias de toda a espécie, valorizadas em muitas dezenas de milhões de pesetas.

E ao contrário do que pode supor-se à primeira vista a verdade é que só uma pequena parte deste comércio é o que se faz com as Filipinas.

A maior parte d'êlé é feito com a Índia e com as outras possessões inglesas da Ásia e da Oceânia.

O comércio de Espanha com as Filipinas conserva-se estacionário desde 1889. São os Estados Unidos e o Japão que maior participação têm hoje no comércio das Filipinas.

Por outro lado, convém recordar que a carreira espanhola de navegação para o Extremo Oriente não chega até o Japão.

Convém ainda notar que a maior parte das mercadorias importadas pelo país visinho, do Oriente e do Extremo Oriente, é constituída por substâncias alimentares, na razão de cerca de 80 a 90 por cento das respectivas totalidades.

E a carreira do Extremo Oriente e ao contacto directo que a Espanha, teve durante e após a guerra, por seu intermédio, com os países da Ásia, que ela deve, em grande parte, o não ter sofrido as privações que nós portugueses sofremos e estamos sofrendo e que sofrem todos os países que não puderam e não podem manter ou estabelecer êsse contacto.

É hoje ainda essa carreira que consideravelmente influi no abastecimento do país visinho e no equilíbrio da sua vida e balanço comercial.

Notável é a importação do trigo, açúcar e arroz que a Espanha faz da Índia e da Indo-China, bem como a importação de féculas de uso industrial, sementes oleaginosas, algodão, juta, coiros e peles não curtidas que faz d'esses países e das Índias Holandesas, como é notável, a sua importação de sementes, coiros e peles tecidos de seda, chá, seda crua, algodão em rama, canela, ovos, produtos químicos e manufacturados da China e Japão, e a importação de algodão e cereais do Egipto.

Notável é, igualmente, a exportação que o país vizinho faz para todos estes países dos seus vinhos, azeites, conservas, frutas, cortiça, pirites de ferro, produtos e artigos vários manufacturados pela sua indústria.

Assim pode assegurar-se que a vida económica de Espanha está intimamente ligada à economia da sua carreira do Extremo Oriente.

E dessa carreira e das relações que ela estabelece que dependem o seu pôrto de Barcelona e uma grande parte das suas indústrias.

A conclusão imediata de tudo quanto fica exposto é que são os mais instantes interesses de Portugal que reclamam o estabelecimento da carreira do Extremo Oriente.

Os interesses de cada uma das nossas colónias do Oriente e Extremo Oriente reclamam e exigem outro tanto.

Já vimos que assim era quanto à Índia.

Alguma coisa vamos dizer a êsse respeito quanto a Macau e a Timor.

Macau, diziamos nós na nossa monografia em que preconizávamos essa carreira, tem todas as condições para ser um entreposto comercial dos nossos produtos no Extremo Oriente, podendo, consequentemente, sustentar importantes relações comerciais com a metrópole.

O território da colónia, sobre o qual exercemos completa soberania, tem uma área de cerca de 1:220 hectares, compreendendo a pequena península de Macau, ocupada pela cidade do mesmo nome, com 330 hectares, e as pequenas ilhas da Taipá e Coloane, respectivamente, com 190 e 700 hectares.

A população em 1910, segundo a respectiva estatística, era de 74:860 indivíduos. Hoje, tomando em conta a população flutuante, principalmente a que tem procurado a nossa colónia devido ao estado de revolução em que se encontra a China, pode afirmar-se que é superior 100:000 indivíduos.

A quasi totalidade da população da colónia é chinesa cantonense. Os não chineses, ou sejam os portugueses e os estrangeiros, não chegam a 4:000 indivíduos.

Macau é um pôrto do mar situado no delta do Sikiang, na provincia de Kuangtung.

Esta provincia é a mais rica e a mais povoada das provincias do sul da China e uma das mais ricas e povoadas de todo o antigo império do meio.

Bem servida por numerosos rios e canais, tem uma população superior a 32 milhões de habitantes de raças diferentes, predominando os cantonenses, de há muito em contacto com os europeus.

O Sikiang e os seus dois grandes afluentes na margem direita o Pekiang e Tongkiang banham a maior parte da provincia.

Êste grande rio, o Sikiang, é a porta da entrada do Sul da China, e, designadamente, das provincias de Kuangtung e Kuangsi. É também uma das vias de acesso à provincia de Hunan, pela conhecida passagem de Tcheling, e à provincia de Kiang-si, pela passagem de Meiling.

A população destas quatro provincias é superior a 85 milhões de habitantes.

No delta d'êste rio, e em territorio relativamente pequeno, acumula-se uma população de cerca de 6 milhões de indivíduos, gente activa, trabalhadora, sóbria e industriosa, muito dada ao comércio, à agricultura e às indústrias da seda e da pesca.

É a partir de Samchui que começa a região do delta, depois da garganta de Schuhing, que tem cerca de 4 a 5 quilómetros de comprimento e uma largura de 250 metros. É verdadeiramente a última garganta d'êste grande rio.

Em Samchui e em Cantão, o Sikiang divide-se em vários ramos: O ramo principal, a Ribeira das Pérolas, que passa ao norte de Fatchan, banha Cantão, e lança-se no Oceano pela boca dos Tigres, a este de Macau, entre Hongkong e aquela nossa colónia. O outro ramo, o menos frequentado, conserva o nome de Sikiang e lança-se no Oceano a sudoeste de Macau.

É precisamente entre estes dois grandes braços que está situado o nosso pôrto de Macau.

Na região do delta de Sikiang, a uma pequena distancia ao norte de Macau, ficam, como se sabe, as povoações de Siolam, Siaki e Kongmun, cada uma delas com uma população de cerca de 200:000 habitantes, além de muitas outras povoações não menos notáveis pela sua população e comércio.

Um pouco mais ao norte, ainda no delta, encontram-se os grandes centros que se chamam Fatchan, com uma população superior a 500:000 habitantes e vastas e importantes manufacturas de sedas, bordados, porcelanas, etc., e Cantão a conhecida capital do sul da China, com um milhão de habitantes, a notável cidade comercial e industrial do Extremo Oriente, grandemercado de sedas, chá, bordados, louças, faianças, etc.

A Cantão afluem as mercadorias vindas da provincia de Kuangtung e duma grande parte das provincias vizinhas de Kuangsi, Hunan e Kiangsi, destinadas aos vários portos da China e ao resto do globo.

Entram em Cantão, por ano, mais de 4:000 navios de várias nacionalidades, e algumas dezenas de milhares de pequenos vapores de navegação fluvial e costeira.

Cantão exporta, anualmente, mais de 2.000:000 de quilogramas de seda.

Como grande centro distribuidor que é, são também consideráveis as suas importações, mormente de tecidos e fio de algodão, lãs, arroz, trigo, farinha, legumes, tabaco, petróleo, etc.

A península de Macau fica no extremo sul da rica ilha de Heong-shan, notável pela sua riqueza própria e pelo carácter da sua população.

É afamado o arroz de Heong-shan, que se exporta, em grande quantidade, para a Califórnia e para os Estreitos, tendo em Macau e em toda a parte um preço mais elevado do que o arroz da Indo-China. Não menos notáveis são as suas sedas, louças, frutas, etc.

São originários de Heong-shan muitos dos compradores das firmas comerciais estrangeiras estabelecidas na China, gente rica que imprime ao seu país de origem um certo tom de desafogo e abastança.

Falando da provincia de Kuangtung, convém não esquecer a sua riqueza em carvão de pedra, principalmente nas minas de Chaotcheu, ao norte de Cantão, hoje já bastante importantes e mais importantes ainda quando se concluir o caminho de ferro Hankau-Cantão. Este caminho de ferro é o prolongamento para o sul do mais importante caminho de ferro da China, o caminho do ferro Pequim-Hankau.

Pelo exposto se vê que Macau ocupa uma posição privilegiada e única, para ser hoje, como foi outrora, uma grande colónia comercial. Entre os dois maiores braços do delta do rio, que é a porta de entrada do sul da China, numa região extraordinariamente rica, com uma densidade de população que se compara à da Bélgica, e duma fertilidade que iguala à dos vales mais ricos do mundo, região que chega a produzir três colheitas por ano, Macau poderia ser, guardadas as devidas proporções, não só a mais rica e próspera das nossas colónias, como uma das mais ricas do globo.

Em épocas não muito remotas abundavam em Macau os Hãos, casas de consignação, que transaccionavam largamente com as grandes cidades comerciais da China, do Japão, dos Estreitos e dos arquipélagos da Australásia.

Nos tempos áureos da colónia as mercadorias empilhavam-se ao longo dos cais, esperando transporte para os lugares de destino.

Macau era um grande mercado comercial de chá, sedas, pedras preciosas, louças, mobiliário, esteiras e outros produtos orientais, bem como um grande centro de distribuição dos produtos europeus destinados ao interior do encantado Império do Meio.

O comércio era quasi todo português. Abundavam os armadores e até os construtores de navios. Eram afamados os estabelecimentos de Macau.

Hoje tudo isso se perdeu, e pouco ou nada se tem feito no sentido de valorizar a colónia, fazendo reviver um passado que foi grande e que poderia orientar ainda os seus destinos.

A história ensina-nos o que Macau foi noutros tempos. Hongkong mostra-nos o que Macau poderia ser hoje.

Sob a acção contínua duma administração inteligente, que conhecesse devidamente o problema da colónia e que dispusesse de tempo e de meios necessários para o resolver, Macau poderia ser hoje, como foi outrora, um justo padrão de glória da nossa raça.

Não é dinheiro o que falta. Esse existe para resolver o problema. O que falta é critério administrativo, espírito de continuidade e uma visão nítida da situação da colónia.

O problema de Macau é o problema duma colónia que tem condições excepcionais para ser um grande entreposto comercial.

Necessita, por consequência, de um porto e de um caminho de ferro de penetração. Necessita, ao mesmo tempo, de estar ligada à metrópole por uma carreira de navios portugueses.

A carreira que propomos está, portanto, compreendida no problema de Macau, servindo não só os grandes interesses da metrópole como os daquela nossa longínqua possessão.

O porto de Macau está quasi completamente açoreado. Dêle tem fugido toda a navegação de longo curso. São raríssimos os grandes navios, um ou dois por ano, que o visitam.

Pois apesar disso, é tal a sua posição que o seu movimento comercial é ainda grande e tam grande que em todo o nosso ultramar só é excedido pelo porto de Lourenço Marques.

A posição relativa destes dois portos, foi a seguinte, nos anos de 1911, 1912 e 1913:

Movimento geral dos portos de Lourenço Marques e Macau, nos anos de 1911, 1912 e 1913

Número de embarcações entradas e saídas. Movimento total, longo curso e cabotagem a vapor e à vela.

	Lourenço Marques	Macau
1911	1:140	17:561
1912	1:387	17:792
1913	1:566	17:499
1915	—	13:457

Toneladas de arqueação:

	Lourenço Marques	Macau
1911	3.758:284	2.103:878
1912	4.115:801	2.078:433
1913	5.246:517	1.312:578
1915	—	2.408:428

Tripulação:

	Lourenço Marques	Macau
1911	—	348:599
1912	88:099	374:040
1913	104:788	348:086
1915	—	282:170

Passageiros desembarcados:

	Lourenço Marques	Macau
1911	—	450:173
1912	62:909	510:988
1913	45:981	547:306
1915	—	397:800

Passageiros embarcados:

	Lourenço Marques	Macau
1911	—	413:487
1912	54:863	614:458
1913	35:936	707:816
1915	—	391:211

Toneladas de mercadorias descarregadas e carregadas:

	Lourenço Marques	Macau
1911	584:305	215:456
1912	680:202	179:276
1913	1.002:686	165:954
1915	703:739	184:075

Valor em contos:

	Lourenço Marques	Macau
1911	—	15:514
1912	32:242	13:851
1913	36:599	13:261
1915	—	17:163

Não nos devemos admirar do grande número de embarcações entradas e saídas no pôrto de Macau, sabido que a maior parte dessas embarcações são juncos à vela dos que fazem a cabotagem nos mares da China.

Em 1913, por exemplo, num movimento total de 17:499 entradas e saídas de embarcações, compreendem-se 2 referentes a vapores de longo curso, 4:108 referentes a vapores de cabotagem e 13:389 referentes a juncos à vela.

É de notar o grande movimento de passageiros do pôrto de Macau. Dá isso uma extraordinária animação àquela cidade e mostra como ela é procurada e visitada, principalmente pela população chinesa. Pelo novo ano, na China, por exemplo, vão a Macau mais de 2:000 lorchas.

Emquanto ao número de toneladas de mercadorias carregadas e descarregadas, num e noutro pôrto, excluído o ano de 1913, que foi um ano excepcional, muito bom para Lourenço Marques e muito mau para Macau, vimos que as mercadorias carregadas e descarregadas num e noutro pôrto se podem assim exprimir em números redondos: 650:000 toneladas em Lourenço Marques e 190:000 toneladas em Macau. Não chega a três vezes e meia a mais o movimento de Lourenço Marques, com relação ao de Macau.

Apreciadas pelo valor das mercadorias, as diferenças são ainda menos sensíveis, o que não nos deve admirar, sabido que Lourenço Marques é um porto carvoeiro o que, por isso, uma grande parte do seu movimento é proveniente do carvão carregado nos navios que ali vão para esse fim.

Há, porém, ainda um outro elemento com o qual se deve contar. Em Macau as mercadorias são avaliadas em patacas, moeda ali corrente, e, para o efeito da estatística, transformada em moeda portuguesa, nos anos que vimos apreciando à razão de \$45 a pataca.

Ora se contarmos com o prémio médio de 30 por cento que a pataca tinha nessa época, verificamos que pelos valores das mercadorias carregadas e descarregadas, respectivamente em Lourenço Marques e em Macau, a importância do nosso melhor pôrto da África Oriental, de que legitimamente nos orgulhamos, e onde temos enterrado milhares de contos, não vai além do dôbro da importância do pôrto de Macau, açoreado e por nós desprezado, e abandonado ao seu próprio destino há mais de um século.

¿ Que de conclusões se não poderiam tirar destes factos?

¡ Tivéssemos nós empregado em Macau metade do que empregámos em Lourenço Marques e o que seria hoje o pôrto de Macau!

Vamos levar mais longe a nossa análise comparando, num dos últimos anos, o movimento do pôrto de Macau com o do pôrto de Mormugão, onde também temos gasto e enterrado rios de dinheiro, decerto, com mais proveito, para os nossos vizinhos ingleses, como acontece com o pôrto de Lourenço Marques, do que para nós próprios.

Movimento geral dos portos de Mormugão e Macau no ano de 1915

	Mormugão	Macau
Número de embarcações entradas e saídas ¹ . . .	1:838	13:457
Toneladas de arqueação . . .	339:143	2.408:428
Tripulação	26:676	282:170
Passageiros desembarcados . . .	12:607	397:800
Passageiros embarcados . . .	13:507	391:211
Toneladas de mercadorias descarregadas e carregadas	117:858	184:075
Valores em contos	4:633	17:163

¹ Compreende-se o movimento total, longo curso e cabotagem navios a vapor e à vela.

Estes números e os anteriores representam bem a importância relativa de cada um destes três grandes portos do nosso ultramar e evidenciam quanto tem sido esquecida a nossa colónia do Extremo Oriente, que tinha justo direito a um maior carinho da mãe-pátria.

Os portos fluviais chineses do delta de Si-Kiang, do Rio de Oeste, abertos ao comércio estrangeiro e rivais do pôrto de Macau, pela ordem da sua importância, são os portos de Kong-Moon e Samshui. O primeiro na confluência de Si-Kiang com o seu afluente Pé-Kiang um pouco a oeste do Cantão e o segundo, mais perto de Macau, e no braço de Si-Kiang que corre a oeste na nossa colónia, conhecido especialmente pelo nome de Rio de Oeste.

O movimento do pôrto de Macau em comparação com o movimento desses portos representa-se pelos seguintes números que extraímos das estatísticas das alfândegas chinesas, tendo extraído das mesmas estatísticas os números que se referem a Macau ali registados sob a rubrica da delegação da alfândega da Lapa.

Os valores registados pelas alfândegas chinesas, nas suas estatísticas, são expressos em haikwuans-taeis.

Em 1914, para o efeito das estatísticas das alfândegas chinesas, a cada haikwuan-tael foi atribuído, pelas mesmas alfândegas, o seguinte valor:

Valor atribuído em 1914 pelas alfândegas chinesas ao haikwuan-tael

Moeda inglesa (xelins)	2-8 ³ / ₄
Americana (dólares)	\$0,67
Francesa (francos)	3,45
Mexicana (patacas)	\$1,47

Valor comparado do movimento comercial dos portos de Macau, Kong-Moon e Samshui

(Valores em haikwans-taeis)

Mercadorias carregadas e descarregadas:

	Ano 1904	Ano 1914
Macau (Lapa)	17:735.132	16:715.834
Kong-Moon	2:574.126	6:886.972
Samshui	5:236.945	7:041.793

Vemos assim a importância relativa do nosso pôrto sempre mantida a despeito do seu enorme assoreamento.

É de notar, porém, que enquanto os seus rivais aumentam o seu comércio, o pôrto de Macau estaciona, não acompanhando esse movimento geral devido ao facto de não ser dragado e ao facto de não estar convenientemente apetrechado.

A Samshui, apesar de muito ao norte de Macau, vão hoje navios a vapor que não podem ir a Macau. É o que se conclui destes números infelizmente bastante ilucidativos.

Em Macau, a um movimento de 18:018 embarcações, entradas e saídas, no ano de 1914, corresponde um movimento de mercadorias carregadas e descarregadas de 1.035:354 toneladas.

Em Samshui a um movimento de 4:537 embarcações entradas e saídas corresponde um movimento de mercadorias de 1.422:378 toneladas.

É em Kong-moon, o pôrto fluvial chinês aberto ao comércio europeu, mais perto de Macau, a um movimento de 2:517 embarcações entradas e saídas corresponde um movimento de mercaderias de 606:668 toneladas.

Quer dizer, a navegação a vapor foge do nosso pôrto, hoje reduzido quasi que ao movimento das lorchas, ao mesmo tempo que procura, cada vez mais, os portos vizinhos seus concorrentes.

¿ Não será tempo de se acabarem com os estudos do porto de Macau que duram há trinta ou quarenta anos, e levar a efeito, depressa, as respectivas obras?

¿ Não o merecerá a nossa colónia do Extremo Oriente que mais a mais não necessita de recursos da metrópole para levar a cabo essas obras, mas tam sómente dum pouco de liberdade para aplicar os seus próprios recursos e de independência administrativa para se tornar senhora dos seus próprios destinos?

Julgamos ter provado com bastantes argumentos a conveniência de se lançar a carreira do Extremo Oriente, que as necessidades das nossas colónias orientais e as necessidades mais instantes da metrópole urgentemente reclamam.

O momento de cada um marcar o lugar que legítimamente lhe pertence é único na história política e económica do nosso tempo.

Mal iremos se o não soubermos aproveitar.

O momento que passa é de febril actividade comercial e industrial por todo o mundo.

As combinações que existiam antes da guerra entre as grandes companhias mundiais tendentes a afastar as empresas concorrentes ou a aniquilá-las quando elas persistissem em lhes fazer sombra nas suas zonas de influência e de entendimento, não subsistem hoje. A guerra rompeu-as.

O campo, portanto, está livre à actividade de todos.

Urge aproveitar o momento presente por forma que amanhã, quando novas combinações se formarem nós portugueses, sejamos um elemento com que se deva contar.

Antes da guerra uma grande companhia alemã a *Norddeutch Lloyd* e uma importante companhia austríaca a *Austrian Lloyd*, mantinham carreiras regulares para o Extremo Oriente.

A *Norddeutch Lloyd* mantinha uma carreira quinzenal de Hamburgo para os portos de Japão com escala por Rotterdam, Anvers, Gibraltar, Argélia, Génova, Nápoles, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapura, Hongkong e Shanghai.

A *Austrian Lloyd* mantinha uma carreira mensal. Os navios partiam de Trieste e tocavam em Bombaim, Colombo, Singapura, Hongkong, Shanghai e Iokoama.

Além dos navios destas carreiras muitos outros navios alemães e austríacos iam ao Oriente.

Na nossa monografia, e fazendo fé pelos números oficiais que exprimiam o comércio marítimo de Hongkong antes da guerra, calculávamos em cerca de 1:000 navios os das potências centrais que anualmente iam ao Extremo Oriente.

Ora é toda essa lacuna que está por preencher.

E melhor se colocará quem mais depressa se adiantar, fixando clientela e tomando posições antes que outros o façam à nossa custa, como de resto não seria cousa nova na nossa administração colonial.

Carreira de Macau-Timor

Esta carreira, como se diz no projecto, estabelecida de início, com um vapor de pequena tonelagem e pequeno calado de água, com acomodações para alguns passageiros, destina-se a fazer a ligação de Timor com Macau, com escala pelas ilhas Filipinas, e a de Timor com as ilhas neerlandesas e colónias inglesas dos Estreitos.

As suas viagens serão feitas, tanto quanto possível, em concordância com as viagens da carreira directa do Extremo Oriente.

Como teremos ocasião de verificar, pelas características do comércio de Timor, a esta colónia são absoluta e essencialmente necessárias as ligações com Macau e

Hongkong, por forma a poder aproveitar, para a sua vida comercial, da sua vizinhança com o Japão e com a China.

Estabelecida a nossa carreira do Extremo Oriente, Timor carece ainda desta ligação com Macau e Hongkong para poder aproveitar das vantagens daquela carreira nas viagens de regresso do Japão dos seus respectivos navios.

Nas ligações de Timor para o norte compreende-se, tanto nas viagens de ida, como nas de regresso, a escala pelas Filipinas. O contacto com as Filipinas, além de ser recomendável pelo comércio e vida própria dêste rico e afamado arquipélago, é-o também para que Timor possa beneficiar da expansão comercial dos Estados Unidos da América, que exercem uma influência económica considerável na vida daquela antiga colónia espanhola.

Timor carece também de estar em ligação com as grandes colónias holandesas vizinhas e com Singapura e as colónias inglesas dos Estreitos.

A ligação com Singapura é para Timor a ligação com a Europa, com a Índia e com África Oriental e Ocidental.

Estabelecida a carreira do Extremo Oriente segundo a maneira recomendada pelas vossas comissões, a ligação de Timor com Singapura é a ligação de Timor com os navios portugueses da carreira do Extremo Oriente, nas suas viagens da Europa para Macau, ou seja a ligação de Timor com a mãe Pátria, com a Índia e com as nossas colónias de África, tudo por meio de navios portugueses.

A ligação de Timor com as ilhas holandesas próximas, designadamente com Makassar, é uma ligação de vizinhança tradicional, necessária e até forçada, visto Timor fazer parte da mesma expressão geográfica que compreende todas essas ilhas, confundindo-se a sua raça, usos e costumes com os dos habitantes dessas mesmas ilhas, como igualmente se assemelham e confundem as suas características económicas e comerciais.

Por último, Timor carece de ligações com a Austrália, o grande continente que lhe fica sómente a dia e meio de viagem e que tam grande influência comercial e económica exerce em todas as terras da Oceânia. O café e demais produtos de Timor têm em Sidney um bom mercado.

No regime preconizado pelas vossas comissões todas essas necessidades são atendidas.

O pequeno vapor de carreira Macau-Timor esperará em cada dois meses e em Singapura o vapor grande da carreira do Extremo Oriente, vindo da Europa. Depois, enquanto o vapor grande continua a sua viagem para Hongkong, Macau, Xangai, Nagasaki e Iokoama, e no regresso, voltando por Nagasaki e Xangai, atinge Hongkong; o vapor pequeno, de Timor, faz a viagem de Singapura para Dili e de Dili segue para o norte, para Hongkong, com as escalas respectivas, ao encontro do vapor da carreira do Extremo Oriente, no seu regresso do Japão para Portugal.

Para o vapor grande a viagem além de Singapura será, naturalmente, feita em seis dias de Singapura e Hongkong (não contando que, por agora, os navios da carreira do Extremo Oriente possam ir a Macau por causa do assoreamento do porto), e em 12, 13 ou 14 dias de Hongkong a Iokoama, com dois portos de escala, que, presumimos, venham a ser os de Xangai e Nagasaki ou Kobe.

Admitindo a hipótese mais desfavorável para o caso que estamos apreciando, de 12 dias de viagem de Hongkong a Iokoama, e dos navios não poderem, por enquanto, ir a Macau, verificamos que o navio grande, deixando o navio mais pequeno em Singapura, necessita

encontrá-lo em Hongkong, no seu regresso para a Europa, 30 dias depois: 6 dias de viagem de Singapura a Hongkong e 24 dias de viagem de ida e volta de Hongkong ao Japão.

Vamos ver se o navio de carreira de Timor pode ali estar ao fim desse tempo.

A viagem de Singapura para Timor far-se há, provavelmente, com escala por Batávia, Surabaya e Makassar.

De Singapura a Surabaya, com escala por Batávia, levam os holandeses 6 dias. De Surabaya a Dili, com escala por nove portos intermediários, levam os holandeses 8 dias. Para o nosso vapor, só com escala por Makassar, podemos nós presumir uma viagem de 4 a 5 dias.

Temos assim de Singapura a Dili 10 a 11 dias.

A *Burns Philp Line*, que tem um serviço mensal de carga e passageiros entre Singapura e Austrália, e que toca em Port-Darwin, o porto daquele continente mais perto de Timor, leva de Singapura a Port-Darwin, com escala por Batávia, Samarang e Surabaya, justamente, 11 dias.

Ora convém lembrar que Port-Darwin, na Austrália, fica a cerca de 450 milhas de Timor, ou seja ainda a dia e meio ou dois dias de viagem de Dili.

Onze dias para o nosso vapor deverá, pois, ser suficiente.

Para o norte, de Dili para Hongkong, com escala pelas Filipinas, podemos contar também com uma viagem de 10, o máximo, 11 dias.

Notar que a *Australian Oriental Line* tem um serviço de carga e passageiros entre Hongkong e a Austrália, com escala por Manila, Zamboango e Port-Darwin, levando, justamente, os seus navios 11 dias de Hongkong a Port Darwin.

Temos, portanto, 22 dias, restando 8 para limpezas e descanso, podendo ainda, uma vez ou outra, ou em viagens alternadas, o vapor de carreira Macau-Timor fazer a ligação desta última colónia com a Austrália, indo talvez até Port Darwin.

Por último deve dizer-se que, sendo as viagens para o Extremo Oriente em cada dois meses, e tendo as viagens redondas do vapor da carreira Macau-Timor uma duração igualmente de dois meses, o vapor dessa carreira pode fazer a ligação com todos os navios da carreira do Extremo Oriente.

Pela maneira indicada, a carreira proposta representa a independência de Timor e constitui o seu melhor instrumento de fomento e riqueza.

**Importação para consumo,
exportação nacional e nacionalizada, e reexportação
na colónia de Timor**

(Valores em conto-)

Anos	Importação	Exportação	Reexportação	Total
1900	305	243	2	550
1902	253	618	2	573
1903	244	246	8	498
1904	253	251	6	510
1905	304	295	5	604
1906	286	362	6	654
1907	245	332	4	581
1908	308	358	11	677
1909	393	312	14	719
1910	466	453	4	923
1911	434	458	3	895
1912	609	459	5	1.073
1913	655	473	4	1.132
1914	—	—	—	—
1915	325	509	3	837
1916	425	485	2	912

**Desenvolvimento
das importações em Timor conforme os países de procedência
de 1909 a 1913**

(Valores em contos)

Procedências	Anos				
	1913	1912	1911	1910	1909
Ilhas Nearlandesas	337	287	224	268	195
Hongkong	174	126	159	100	109
Holanda	55	41	11	40	30
Portugal	24	21	15	22	28
Austrália	23	23	4	3	7
Singapura	19	20	11	15	10
Inglaterra	12	1	—	5	2
Macau	5	9	6	10	9
Outros países	16	51	2	1	4
Total	665	579	432	464	394

**Desenvolvimento
das exportações em Timor conforme os países de destino
de 1909 a 1913**

(Valores em contos)

Países de destino	Anos				
	1913	1912	1911	1910	1909
Ilhas Nearlandesas	391	410	422	401	236
Portugal	66	22	5	4	1
Hongkong	5	22	24	41	66
Austrália	4	—	—	1	1
Singapura	3	1	2	1	—
Outros países	4	4	5	5	7
Total	473	459	458	453	311

A leitura destes mapas mostra-nos desde já o seguinte:

O progresso e desenvolvimento económico de Timor é notável. O ano de 1913 marca o máximo desse desenvolvimento que se vinha acentuando desde 1910. A grande guerra, como era natural, fez entrar um pouco esse desenvolvimento. O ano de 1916, porém, foi já um bom ano, com um comércio geral de 912 contos.

A maior parte das transacções comerciais da colónia, importações e exportações, faz-se com as Ilhas Neerlandesas vizinhas, principalmente por meio dos navios holandeses que visitam a nossa colónia.

Já dissemos atrás que Timor vive na zona comercial e de influência económica de Makassar, e na sua directa e imediata dependência. Os números assim o confirmam.

As restantes transacções comerciais, de certa importância, fazem-se com Hongkong e com a Austrália, Sidney, por meio dos navios da *Estern & Australian Steam Ship Company*, que tem hoje um bom serviço de navegação, com 4 navios, entre o Japão e a Austrália, com escala por Xangai, Hongkong e Dili.

Em Hongkong compra Timor muitos dos artigos manufacturados de que carece, e para ali exporta muitos dos seus produtos.

Hongkong é um grande centro distribuidor de artigos e produtos europeus, japoneses e chineses. A maior parte do comércio de Hongkong é chinês. A maior parte do comércio de Timor é também chinês.

Estes factos, e ainda o facto da ligação directa entre Timor e Hongkong, explicam a importância do comércio da colónia com aquela possessão inglesa.

Convém recordar também que de Timor se faz uma grande exportação de madeira de sândalo para a China.

Os governos de Macau e Timor garantem à *Estern & Australian Company* um pequeno subsídio pelo ser-

viço de Macau-Dili quando o movimento de carga e passageiros, entre os dois portos, desce de certos limites, sendo certo que a importância despendida até hoje com esse subsídio tem sido verdadeiramente insignificante.

É nossa opinião que mais tarde, quando Timor começar a ter uma importância agrícola e comercial como tem hoje S. Tomé, ou mesmo antes disso, o serviço agora iniciado com um pequeno vapor, entre Timor e Macau e Timor e Singapura, terá de ser estendido para o sul até Sidney, e aumentado com mais um ou dois vapores, visto ser de esperar que em Sidney venham a ter boa e grande colocação os produtos de Timor, e dali Timor possa receber muito do que venha a necessitar para a sua agricultura e para a sua economia geral.

¶ A nossa colónia de Timor importa mals da Holanda do que importa de Portugal, da sua metrópole! É conhecida a razão dêsse facto. São os navios holandeses que servem, principalmente, a colónia. A metrópole não tem navegação para aqueles mares.

A mercadoria segue a bandeira... sabe-se.

Tem certa importância o comércio com Singapura. Compreende-se que assim seja. Singapura é, como Hongkong, um grande entreposto comercial.

A Singapura, pórtio de escala obrigatório de todos os navios vindos da Europa, vai Timor buscar, principalmente, as mercadorias e produtos europeus que directamente lhe não são trazidos pelos navios holandeses.

É de notar, finalmente, que não havendo ligação por meio de navios portugueses com a metrópole, ainda assim tenha tendência para aumentar, como tem, e como se vê pelo quadro das exportações, o comércio de exportação para Portugal.

É porque os produtos de Timor, designadamente o café, têm boa praça e boa cotação em Lisboa, servindo para melhorar os produtos similares mais inferiores das nossas outras colónias, como, para o mesmo fim, servem aos holandeses em Makassar, Surabáya e até na própria Holanda.

Simplemente em Portugal são pagos pelo seu devido e justo valor, o que não acontece nas colónias holandesas, segundo as melhores informações dos agricultores e exportadores timorenses.

E, assim, podem vir os produtos de Timor a Lisboa e resistir, como resistem, às tabelas diferenciais dos fretes das companhias holandesas, pois é sabido que os produtos exportados de Timor para Lisboa pagam mais frete do que sendo exportados para a Holanda, exactamente como acontece com os importados de Lisboa, que pagam maior frete do que sendo importados da Holanda.

Completando e desenvolvendo estas notas devemos pôr em evidência algumas características do comércio de Timor que podem interessar à economia da carreira e dos serviços de navegação que estamos estudando.

Importação de vinhos nacionais de 1904 a 1914

Anos	Quantidades Litros	Valores Escudos
1904	40:362	8.467
1905	52:860	12.353
1906	55:210	12.387
1907	36:558	7.728
1908	56:310	12.591
1909	79:866	19.448
1910	44:007	10.911
1911	45:622	8.135
1912	97:732	11.229
1913	81:910	11.083

Como se vê, as quantidades importadas, a despeito das dificuldades de transporte, não têm deixado de aumentar: duplicaram em 10 anos, passando de 40 a 80:000 litros, números redondos.

Em 1912 a importação atingiu 97:000 litros.

Foi esse vinho, em grande parte, importado para o abastecimento das tropas que ao tempo se batiam contra o gentio revoltado.

Essa circunstância, porém, não modifica as conclusões que se tiram dos números acima expostos, e que se traduzem pelo real e importante aumento do consumo de vinho na colónia.

Vê-se que desde que em Timor se aumentaram os direitos de importação do alcohol e se permitiu a entrada franca dos nossos vinhos o consumo destes aumentou, consideravelmente, operando-se uma transformação na vida dos indígenas, primeiro na dos chefes e depois na dos restantes, substituindo todos eles o alcohol e a aguardente pelo vinho.

Em 1912 vemos, no relatório que precede a respectiva estatística, que se consumiu em Timor todo o vinho que ali existia, tendo o Governo da colónia de o importar de Macau e Hongkong.

¶ Deu-se o facto extraordinário de se ter de importar do estrangeiro vinhos nacionais!

As faltas de vinho na colónia, lê-se no mesmo relatório, são provenientes da falta de ligações com Portugal por intermédio de navios portugueses.

Ao aumento da importação e consumo do vinho tem correspondido, pelas razões indicadas, uma diminuição na importação e consumo de aguardente: em 1904, 1:375 litros; em 1913, 1:014 litros.

Dos 1:014 litros de aguardente, importados em 1913, vieram 524 das Ilhas Neerlandesas, 427 de Lisboa e os 63 restantes doutras proveniências.

É também importante na colónia a importação da cerveja. Tendo importado 6:048 litros em 1904, chegou a importar 30:964 litros em 1913. Vem principalmente de Hongkong e alguma da Austrália e Ilhas Neerlandesas.

O alcohol é um dos produtos de maior importação da colónia. É importado das Ilhas Neerlandesas.

Importação de alcohol

Anos	Quantidades Docalitros	Valores Escudos
1909	6:817	25.691
1910	6:106	37.909
1911	7:651	8.021
1912	5:480	5.482
1913	11:415	11.416

A importação de arroz exprime-se pelos seguintes números no quinquénio de 1909 a 1913:

Importação do arroz

Anos	Quantidades Quilogramas	Valores Escudos
1909	564:696	23.961
1910	517:328	22.436
1911	654:906	27.911
1912	737:608	30.204
1913	889:716	38.785

O arroz vem, principalmente, das Ilhas Neerlandesas, de Hongkong e de Singapura.

A importação de tecidos, tem acompanhado, como é sabido, o movimento ascensional do comércio da Colónia.

Importação de tecidos de algodão

Anos	Quilogramas	Escudos
1910	89:231	143:783
1911	108:854	91:536
1912	133:511	110:491
1913	160:571	126:296

Neste comércio de 126 contos de tecidos de algodão branco e cru, tinto e estampado, feito em 1913, as Ilhas Neerlandesas tiveram uma participação de 49 contos; a Inglaterra de 9 contos; Hongkong uma participação de 4 contos; Singapura igualmente de 4 contos; e Portugal uma participação de 266\$!

Os principais produtos de exportação da colónia são o café, o sândalo, a copra, a cera e, últimamente, o cacau.

O café foi noutro tempo exportado, em grandes quantidades, de Timor. Em 1881, segundo um gráfico que temos presente, publicado pelo Ministério das Colónias, chegou a atingir essa exportação a cifra de 2:555 toneladas.

Data de 1861 o desenvolvimento da cultura e do comércio de exportação de café de Timor, devido, em grande parte, à acção e influência do grande governador daquela colónia, que foi Afonso de Castro.

De então para cá, o café não deixou jamais de ser o principal, ou um dos principais produtos de exportação de Timor, não obstante as crises por que tem atravessado toda a ilha com as sucessivas e devastadoras guerras que a tem assolado.

A curva da exportação do café é também a curva de pacificação da colónia: aos anos e períodos de paz corresponde uma maior produção e exportação.

Nos anos anteriores à grande guerra a exportação do café de Timor foi a seguinte:

Exportação do café

Anos	Toneladas	Contos
1909	488	—
1910	1:057	239
1911	1:015	229
1912	1:449	341
1913	1:085	260

Em 1913 foram exportadas 802 toneladas de café para Lisboa. Foram mais exportadas 19 toneladas para Hongkong a 15 toneladas para a Austrália, sendo o restante para Macau, Japão e América.

O sândalo-pau e o sândalo-raiz são também dois grandes produtos de exportação da colónia. Foi preciso nos últimos anos adoptar medidas enérgicas tendentes a regularizar o corte destas madeiras e a sua exportação sem o que, em breve, desapareceriam da ilha as suas ricas e preciosas florestas de sândalo.

O comércio de sândalo está, em grande parte, nas mãos dos chineses. Com flutuações várias a exportação de sândalo-pau chegou a ser de cerca de 470 toneladas.

Nos anos anteriores à grande guerra essa exportação foi a seguinte:

Exportação de sândalo-pau

Anos	Toneladas	Contos
1909	432	—
1910	299	52
1911	326	57
1912	78	13
1913	341	47

Em 1913 tanto a exportação de sândalo-pau como a de sândalo-raiz foi feita para as Ilhas Neerlandesas.

Exportação de sândalo-raiz

Anos	Toneladas	Contos
1909	645	—
1910	599	58
1911	549	53
1912	132	14
1913	566	47

A copra começou a ser exportada de Timor, principalmente, a partir de 1904.

Em 1905 essa exportação foi de cerca de 70 toneladas. Desde então não tem deixado de aumentar, sendo de prever que assim continui devido ao grande desenvolvimento que têm tomado nos últimos tempos as plantações dos coqueiros, graças à pacificação da colónia e ao fomento agrícola ali realizado.

Não é demais dizer-se que a colonização militar em Timor tem tido e tem uma elevada função civilizadora e educadora. A ela se deve, em grande parte, o desenvolvimento agrícola da colónia.

Em cada pòsto e sob a direcção dos respectivos comandantes há escolas agrícolas e terras de ensaio para os indígenas que frequentam essas escolas.

Tivemos o prazer de consultar os mapas e todos os processos respeitantes à acção e intervenção dos comandos e postos militares de Timor no fomento e desenvolvimento agrícola da colónia, respeitantes ao ano de 1918, fazendo por eles uma ideia da utilidade dessa acção e intervenção.

Os comandos e postos mostram estar ao par das culturas existentes em cada uma das propriedades situadas na sua respectiva área, especificando, por exemplo, o número de cafeeiros, coqueiros, e cacoeiros, produzindo, não produzindo, e em viveiro, e descrevendo igualmente, o estado das culturas arvorenses, e hortícolas, área cultivada para cultura, respectiva produção por hectares, etc., etc.

Em cada pòsto militar, e eles são numerosos na colónia, há uma escola agrícola de ensino prático para uso dos indígenas e dirigida pelo próprio comandante do pòsto, segundo a indicação e orientação do serviço geral e central do fomento agrícola da colónia.

Nalguns postos, como em Viqueque, vemos que frequentaram a escola todos os indígenas não impossibilitados do serviço.

Em Bubonaro frequentaram nesse ano de 1918 as escolas agrícolas 80 alunos.

Em Lantem vemos que as lições foram dadas sobre a cultura de coqueiros, viveiros e plantações, cultura de arroz, batata, cebola, lavoura à charrua, etc.

O comandante dêste pòsto fazendo o cálculo da cultura e produção de arroz do seu concelho, total e por hectare, diz, em observação:

«Que a cultura do arroz está ainda muito limitada no concelho. Desenvolvê-la, dentro dos limites do possível, deverá ser uma das preocupações dos dirigentes dos serviços agrícolas; e nessa conformidade se deram já as respectivas ordens. O passado ano agrícola correu mal para esta cultura por falta de chuvas. A produção mal chegou para o consumo local, embora haja sido exportado algum arroz».

Falando, por exemplo, da cultura do café no seu concelho e analisando o número de pés plantados em 23:200, informa que a plantação dêstes cafeeiros representou um grande esforço, infelizmente, de resultados duvidosos, visto o terreno não se prestar a essa cultura.

O comandante militar de Batugadé informa, por exemplo, que o ensino nas escolas do posto versa sobre a prática da cultura do café e cocos em viveiros e em plantações, e sobre a intensificação da cultura do milho.

O comandante militar de Baucau menciona com verdadeiro rigor estatístico a produção agrícola de cada uma das espécies cultivadas na área do seu comando dando à área de cada uma das fazendas os nomes dos seus proprietários e a área ocupada por cada uma das plantações, o seu estado e a sua produção total e por hectare.

O comandante militar de Motael dá-nos, por exemplo, curiosas informações sobre as escolas agrícolas do seu comando.

Diz elle:

«Consideram-se escolas agrícolas as das regiões onde se ensina o povo indígena a fazer plantações de café e de palmeiras, e bem assim a lavrar a terra à charrua para cultura de milho, feijão, batata, arroz e outras chamadas culturas pobres.

Em cada uma das escolas que ficam indicadas, em primeiro lugar as da sede do comando e a seguir as das sedes dos postos, se habilitam anualmente centenas de homens e rapazes, havendo, por sua influência, milhares de hectares cultivados desde 1914 até esta data».

E depois a seguir, num outro mapa:

«O ensino é ministrado na língua da região e, na sua maior parte, em *monbai*, com o auxílio de intérpretes, não tendo havido nisso maiores dificuldades».

Na lista de alunos matriculados regista este comando 1:050 indivíduos, dizendo, a propósito, que não há exames, considerando-se aprovados os alunos que sabem trabalhar a terra que habitam em harmonia com as culturas a que ela se presta.

Tratando da cultura do café e do coqueiro na área do seu comando, diz o referido comandante, emquanto aos coqueiros, que devem existir cerca de 32:000, dos quais 12:000 em plena frutificação, produzindo os restantes ainda pouco por terem sido plantados posteriormente a 1914.

Emquanto aos cafeeiros, que calcula em 4 milhões de pés, diz haver aproximadamente 1 milhão de cafeeiros velhos, que já pouco produzem, e 3 milhões novos, dos quais um milhão já produz bem, começando agora os 2 milhões restantes a produzir alguma cousa.

O comandante de Liquiçá, que era a esse tempo um primeiro sargento, não se mostra menos conhecedor do número de fazendas do seu concelho, da produção de todas as espécies cultivadas, produção total e produção por hectare, apresentando números com verdadeiro rigor estatístico, que dão a idea da vida agrícola do seu concelho e que denotam da sua parte conhecimento e interesse por estes serviços, dum elevado alcance económico e civilizador.

Fazemos assim uma idea do que é lícito esperar de Timor num futuro próximo no que respeita ao seu comércio e desenvolvimento agrícola, se perdurarem, como é de esperar, os trabalhos e esforços realizados nos últimos tempos, e se se considerarem terminadas as revoltas dos indígenas na ilha.

Continuando o nosso estudo sobre os principais produtos de exportação da colónia, vamos a dar uma nota da exportação dos produtos a que especialmente ainda não fizemos referência, nos anos que precederam a grande guerra.

Exportação de copra¹

Anos	Toneladas	Contos
1909	192	-
1910	575	37
1911	900	58
1912	625	44
1913	566	46

A copra de Timor é exportada, quasi na sua totalidade, para as ilhas neerlandesas.

A curva da exportação da cera quasi não tem sofrido variações. Timor exportou em 1911 o que exportou em 1880, trinta e um anos antes. Essa exportação é feita na totalidade para as ilhas neerlandesas.

Nos cinco anos antes anteriores à grande guerra foi a seguinte:

Exportação de cera

Anos	Toneladas	Escudos
1909	38	-
1910	37	21
1911	34	19
1912	28	14
1913	26	11

Nota.— Nestes dois últimos anos houve uma sensível diminuição, devido à guerra que assolou a colónia.

Uma cultura muito esperançosa e de grande futuro em Timor é a do Cacao.

Não faltam a Timor condições para vir a ser uma ilha de cacao como S. Tomé, com a vantagem de dispor de mão de obra para a sua cultura, ao contrário do que acontece com a nossa ilha do Atlântico. A parte portuguesa de Timor tem uma área de 19:000 quilómetros quadrados, com uma população de cerca de 400:000 habitantes.

O cacao foi levado para Timor, como uma curiosidade, pelo antigo bispo de Macau, D. António de Medeiros, para o jardim da missão, e espalhado mais tarde por algumas fazendas da colónia pelo então governador Celestino da Silva.

O primeiro ano de exportação deste rico produto foi o de 1909. Desde o início foi considerado nos mercados de Lisboa, Londres, Hamburgo e Sidney, como não sendo inferior ao de S. Tomé. No quinquénio de 1909-1913 foi a seguinte a exportação de cacao:

Exportação de cacao

Anos	Toneladas	Contos
1909	6	-
1910	11	3
1911	11	3
1912	7	2
1913	29	7

O cacao exportado em 1913 veio todo para Lisboa.

Resta dizer duas palavras da exportação dum novo produto, o pau-tinturial, que começou a fazer-se a partir de 1912, e nesse ano, principalmente, para as ilhas neerlandesas, Hongkong e Lisboa.

Essa exportação foi de 43 toneladas, no valor um pouco superior a 1 conto, em 1912, e de 127 toneladas, no valor de 4 contos, em 1913. Neste último ano toda a exportação deste produto se fez para as ilhas neerlandesas.

São estas as notas que, julgamos nós, devem ser conhecidas por todos aqueles a quem poderá interessar o

estabelecimento duma carreira especialmente destinada a libertar a nossa velha colónia da Oceania do domínio holandês, que sob elle pesa há longos anos.

Vimos já quais foram os valores do comércio de importação, de exportação e de trânsito de Timor nos anos de 1915 e 1916.

A importação, que em 1913 tinha sido de mercadorias no valor de 655 contos, baixou, em 1915, para 325 contos, e em 1916 para 425 contos.

Em 1913 recebeu Timor 81.910 litros de vinho nacional, no valor de 11:083\$.

Em 1915 essa importação foi sómente de 65:658 litros, no valor de 7:353\$, e em 1916 de 31:863 litros, no valor de 4:526\$.

Desconhecemos os números referentes a 1917, 1918, 1919 e 1920.

Infelizmente o Ministério das Colónias, por dificuldades financeiras, deixou de publicar as estatísticas habituais das colónias, como se se tratasse duma despesa supérflua e não valesse a pena fazer os maiores sacrificios para trazer em dia, pelo menos, as estatísticas, aliás deficientes e incompletas, do comércio e da navegação.

Os vinhos nacionais deixaram de ter, esperamos que transitóriamente, o consumo que tinham em Timor. Assim foi devido às dificuldades de transportes para aquela colónia, provenientes do estado de guerra. O mesmo aconteceu com a aguardente nacional. Com isso beneficiaram as colónias holandesas vizinhas fornecedoras de alcool para Timor, que, na perspectiva de verem reduzidos os seus fornecimentos, pela concorrência que lhes estava fazendo o vinho português, viram, pelo contrário, devido às nossas dificuldades de transportes, aumentar o fornecimento dos seus alcoóis para aquela colónia.

O desenvolvimento que na colónia tem tomado a cultura do arroz vê-se pela sensível diminuição das quantidades importadas.

Importação do arroz de 1913 a 1916

	Quantidades	Valores
	Quilogramas	Escudos
1913	889.716	38.785
1915	407.503	17.792
1916	411.727	18.412

Num pequeno período de 3 anos foi reduzida, a metade, essa importação.

Não pode haver documento mais honroso para uma administração colonial.

Ao Sr. Filomeno da Câmara que governou aquela colónia de 1911 a 1915 se devem, em grande parte, estes resultados que reflectem, duma maneira geral, a sensível melhoria das condições económicas da colónia.

Assim esta que se limitou a exportar na insignificância de 230 quilogramas de feijão em 1912, e de 21 quilogramas em 1913, aumentou essa exportação para 6:831 quilogramas em 1915 e para 39:928 quilogramas em 1916, depois de haver garantido o seu consumo interno, o que não deixa de ter uma certa importância.

Nos anos de 1913 e 1915, apesar de este último ser já um ano em plena guerra e de dificuldades de toda a ordem, viu-se a colónia importar alfaias agrícolas para os indígenas, em valor e quantidades apreciáveis, coisa que não era costume nos anos anteriores: cerca de 3 contos em 1913 e de 2 contos em 1915.

Pequenas cousas que tem a sua significação e que é interessante registar.

A importação de tecidos de lã e de algodão, em 1915 e 1916, apesar de ter diminuído nestes anos de guerra,

conservou todavia a sua relativa importância, continuando, porém, a ser feita dos mesmos países incluindo a Holanda.

Os maiores fornecedores foram as Ilhas Neerlandesas vizinhas e a Holanda, que, para o caso, são uma e a mesma cousa, e um pouco Hongkong e Singapura, que é como quem diz o Japão e vários países da Europa.

Portugal continuou ignorando a sua colónia da Oceania e esta ignorando a metrópole.

No que respeita à exportação, nestes dois anos que vimos apreciando, 1915 e 1916, ela não podia deixar de se ressentir da falta geral de transportes, e do facto da metrópole deixar aos estranhos, até mesmo nesse período angustioso de guerra, o cuidado de servirem a pobre colónia abandonada.

Os holandeses, servindo, como é natural, de preferência as suas ilhas, reservavam para Timor o que lhes sobejava das praças dos seus navios.

Timor exportou, contudo, nestes anos de guerra, as seguintes quantidades daqueles produtos cujo estudo vimos fazendo:

Principais produtos de exportação de Timor

	1915		1916	
	Quantidades	Valores	Quantidades	Valores
	Toneladas	Contos	Toneladas	Contos
Café	1.242	301	987	317
Copra	454	37	517	42
Sândalo-pau	28	4	181	25
Sândalo-raiz	29	4	172	24
Cera	35	14	42	17
Pau-tintural	393	13	423	14
Cacau	7	2	16	3

Neste último ano de 1916 o café foi, na quasi totalidade, exportado para as ilhas neerlandesas, 940 em 987 toneladas, sendo também exportadas, directamente para a

	Toneladas
Holanda	15
Singapura	13
Hongkong	10
Filipinas	2

e o restante para países e destinos diversos.

Para Portugal vieram 64 quilogramas!

De notar é que em 1913 tinham sido exportadas para Lisboa 245 toneladas e não tinha sido exportado directamente nenhum café para a Holanda.

O transporte, para Lisboa, fazia-se a bordo dos navios holandeses. Com a guerra esses navios transportaram o café de Timor, é certo, não o fazendo, porém, para Lisboa, mas sim para a Holanda.

Seria pueril acreditar que os holandeses durante a guerra carregassem café de Timor para Lisboa, tendo dele necessidade no seu próprio país. Carregaram-no foi para a Holanda.

Timor, tem assim pelo seu comércio e navegação, mais características duma colónia holandesa do que duma colónia portuguesa. Tal é a influência que a bandeira exerce no comércio.

A copra foi toda exportada para as ilhas neerlandesas e dali, como os demais produtos de Timor, exportada como sendo originária das colónias holandesas da Oceania.

A cera, a copra, como o sândalo-pau, o sândalo-raiz e o pau-tintural, foram exportadas na totalidade para as ilhas neerlandesas.

O cacau foi exportado, principalmente, para a Holanda directamente, 15:484 quilogramas, numa totalidade de

16:376 quilogramas, sendo exportados ainda 442 quilogramas para as Ilhas Neerlandesas e 450 quilogramas para a Austrália.

De tudo quanto fica exposto o que se conclui é que Timor é realmente mais uma colónia holandesa do que portuguesa.

Para nós as despesas de soberania, os encargos, com as expedições militares, manutenção de autoridades, despesas de assistência, instrução, etc. Para os holandeses as vantagens e os lucros provenientes do intercâmbio comercial, importações e exportações de toda a ordem feito na sua quasi totalidade.

Para nós o sacrificio das vidas sempre que há revoltas indígenas e o sacrificio de dinheiro necessário para manter a colónia pacificada e o gentio dominado e sob o respeito da autoridade. Para os holandeses as vantagens directas e immediatas dessa pacificação e dêsse respeito pelos poderes constituídos, vantagens que se traduzem pela liberdades e possibilidade de commerciar de que elles se aproveitam quasi que exclusivamente.

Já dizia Oliveira Martins, colónias sem marinha mercante não são colónias, são utopias.

Timor tem vivido sempre em regime deficitário, as suas receitas não cobrindo as suas despesas.

Durante anos foi Macau quem suportou os seus *deficits*. Hoje é a metrópole e elles cifram-se por quantias avultadas. Pois tais quantias são tudo quanto nós despendemos para que os holandeses e os chineses possam, tranquilamente, fazer o seu commercio e o seu negocio em Timor.

Julgamos ter demonstrado à evidência a absoluta necessidade de lançar a carreira do Extremo Oriente e de a completar com a carreira de Macau-Timor tam precisa como as mais precisas das nossas colónias.

Sobre o commercio de Timor e sobre a necessidade immediata de ligarmos esta colónia à metrópole por meio de navegação portuguesa não deixam de ser interessantes as passagens que seguem duma carta do capitão de infantaria Luis de Oliveira Franco, que há pouco ainda governou aquella colónia e que, portanto, é pessoa autorizada para dar a tal respeito algumas informações:

«Em Timor, diz-nos aquelle velho amigo e camarada, há um pequeno vapor que faz o serviço de transporte de passageiros e mercadorias entre Dili e os outros pequenos portos da ilha. Este vapor transporta dos portos costeiros da provincia para o porto principal de Dili 7:500 a 8:000 toneladas de carga, em média, durante o ano. Além deste meio de transporte há muitas embarcações à vela que fazem esse mesmo trafego por conta de particulares.

A tonelagem de vapores mercantes que entra em Dili é anualmente de 60:000 toneladas (vapores holandeses da navegação das ilhas neerlandesas e vapores ingleses australianos da carreira Sydney-Singapura).

A exportação tem variado entre 2 500 e 3:000 toneladas e a importação entre 4:000 e 5:000 toneladas por ano.

Timor tem o seu commercio enfeudado ao das Índias Neerlandesas: 80 por cento da totalidade do commercio de Timor é feito com as Índias Neerlandesas, 6 por cento com Portugal e o restante com outros países. É o resultado das communicações marítimas de Timor serem feitas por vapores holandeses.

Makassar, o principal porto das Calebes, é para onde converge todo o commercio das ilhas mais pequenas do arquipélago de Sonda.

E para Makassar que seguem, quasi na totalidade, os productos de exportação de Timor, café, copra e peles, pau tinturial, cacau, pontas de veado, sândalo, etc. De lá vão para Timor todos os artigos de grande consumo

na nossa possessão, como tecidos de algodão branco e tinto, artigos de quinilharia para uso dos indígenas, conservas alimenticias, alcool, etc.

Os nossos principais productos, como o café, copra e cacau, são depois exportados de Makassar para a Europa como productos das Índias Neerlandesas.

O transporte de qualquer artigo enviado de Timor para Lisboa, ou para qualquer outro porto da Europa, é mais caro do que sendo enviado para a Holanda, assim como também é mais elevado o frete das mercadorias importadas de Lisboa do que as importadas da Holanda. Nem admira que assim seja porque não é novidade para ninguem que as nações que têm possessões ultramarinas e navegação própria protegem o seu proprio commercio com tarifas diferenciais, pondo-o em condições de concorrer, vantajosamente, com o commercio estrangeiro.

A praça de Lisboa oferece melhores vantagens de preço aos productos de Timor, do que o mercado de Makassar, pois antes da guerra alguns commerciantes começaram a mandar o café e o cacau à consignação para Lisboa com mais lucro, apesar de tudo, de quando o mandavam para Makassar e continuariam a fazê-lo se com a guerra não tivesse vindo a crise de transportes que ainda dura.

Timor desde que seja servida, regularmente, por navegação portuguesa verá em breve o seu commercio muito desenvolvido com a metrópole e com as nossas outras colónias.

No que respeita ao commercio de exportação e às possibilidades dele ser feito em Portugal, vejamos o que segue:

O café representa 50 por cento do valor total da exportação de Timor; o cacau 6 por cento, a cera 6 por cento, a copra 10 por cento, as peles 5 por cento, o sândalo 17 por cento e o pau tinturial 6 por cento.

Ora o café, cacau, cera, copra e peles têm mercado aberto em Lisboa e para aqui podem ser exportados.

Repare-se que actualmente 94 por cento do commercio de exportação é feito com as Índias Neerlandesas, Makassar e Surabaia.

E quando não fizéssemos a exportação de todos aquelles productos para Lisboa, mais vantagens teria a colónia com a sua colocação directa noutros portos da Europa como por exemplo, em Génova, Nápoles, Marselha ou Barcelona, do que com a sua colocação em Makassar.

No que respeita à importação devemos reparar que actualmente 60 por cento dos artigos importados vêm das indias Neerlandesas; e 10 por cento de Portugal. Os restantes 30 por cento vêm de Singapura, Austrália, Estados Unidos da América, Japão e Macau. Estes 30 por cento são principalmente máquinãs agricolas vindas da América e artigos de uso europeu, tecidos de algodão branco, conservas, quinilhariás várias, ferramental e medicamentos que vêm da Inglaterra e da França por intermédio de Singapura e da Austrália.

No commercio de importação figuram os tecidos de algodão branco e tinto na razão de 25 por cento; as conservas alimenticias na razão de 7 por cento; as bebidas destiladas e cervejas na de 4 por cento; o alcool na de 5 por cento; e o sabão, artigos manufacturados e várias quinilhariás na de 35 por cento.

De Portugal a importação equivalente a 10 por cento da importação total, consta de vinhos, azeites, conservas alimenticias, algumas bebidas destiladas e algum tabaco. De conservas alimenticias só a sexta parte do total das conservas importadas, se recebem da metrópole.

Ora se a navegação que serve Timor fôsse portuguesa poderiam vir de Portugal para Timor quasi todos os tecidos de algodão branco e tinto, todas as conservas alimenticias, bebidas destiladas, cerveja, uma grande parte

dos artigos manufacturados, sabão, quinquilharias e ferramentas, o que daria mais de 60 por cento do comércio total de importação. Se Timor tivesse também ligação fácil com Moçambique, Índia e Macau muito mais se desenvolveria o comércio entre estas províncias ultramarinas.

Emquanto Timor tiver sómente para se servir a navegação holandesa, nada disso sucederá e o seu comércio continuará a estar enfeudado ao comércio holandês.

Se de Lisboa houvesse navegação para Macau e para o Extremo Oriente um pequeno vapor seria suficiente para estabelecer as comunicações de Timor com a metrópole, fazendo esse vapor a viagem entre Macau e Timor.

A navegação holandesa não deixaria, apesar disso, de ir ao pôrto de Dili (Timor) porque é exactamente com Timor que os holandeses fazem o maior negócio de todas as suas pequenas ilhas. No pôrto de Dili estão os navios holandeses, sempre, mais de 24 horas a carregar e a descarregar; em todos os outros portos holandeses servidos pela mesma linha que serve Timor estão os respectivos navios apenas duas ou três horas o máximo 6 horas.

E se um dia os holandeses deixassem de tocar no nosso pôrto de Dili seria isso prova de que o nosso comércio se tinha tornado independente do comércio das Índias Neerlandesas, o que não seria um grande mal. Mas não creio que os holandeses deixem de levar os seus navios ao nosso pôrto de Dili. Jamais Makassar deixará de ter relações com Timor principalmente por causa do comércio chinês.

Politicamente convêm-nos também navegação com bandeira nacional que toque em Timor, por questões de soberania interna e para nos opormos, por processos semelhantes, à política da Holanda naquela parte do globo.

A navegação holandesa para Dili é para os indigenas uma demonstração de maior força dum povo nosso concorrente na nossa possessão. Um navio nosso tocando ali todos os meses ou todas as 6 semanas impor-nos-ia com mais força aos naturais da ilha.

Em 1911 evitou-se uma revolta em Timor só por causa da presença dum vapor inglês em Dili, que viajava por conta dum comerciante português nas costas da nossa ilha. Essa revolta estalou pouco tempo depois do navio abandonar a ilha.

Por todas as considerações apresentadas se evidencia a necessidade de navegação portuguesa para Timor.

Quem quiser dominar económica e politicamente em qualquer parte do globo tem de ter navegação própria».

Assim se exprime alguêm que conhece bem a colónia.

Navios de longo curso entrados no pôrto de Dili (Timor) nos anos de 1913, 1916 e 1918:

Ano de 1913:	Número	Toneladas
Portugueses	—	—
Inglezes: { a vapor	14	58:500
{ à vela	1	92
Holandeses: a vapor	41	93:173
Ano de 1916:		
Portugueses	—	—
Inglezes: a vapor	8	18:270
Holandeses: a vapor	48	54:662
Ano de 1918:		
Portugueses	—	—
Inglezes: a vapor	7	15:479
Holandeses: a vapor	35	41:525

Sala das sessões das commissões de comércio e indústria, colónias, marinha e finanças em Maio de 1920.

A ligação da colónia com a metrópole e com o resto do globo faz-se, como é sabido, e como se verifica pelo mapa anterior, por intermédio dos navios estrangeiros.

Já dissemos que tocam em Timor os navios da companhia inglesa *Eastern & Australian Steam Ship Company*, nas suas viagens entre o Japão e a Austrália.

Os portos de escala mais importantes dos navios desta carreira são Hongkong, Manila, Port-Darwin, Townsville, Brisbane e Sidney.

Tocam também em Timor os navios da *Koninklyke Paketevaart Maatschappij*, companhia holandesa que faz o serviço de grande cabotagem nas ilhas do vasto império da Holanda na Oceania.

Os navios desta companhia ligam a ilha de Timor com Makassar, Surabaia, Batávia e Singapura, portos esses onde tocam os navios das grandes companhias de navegação que têm carreiras para a Austrália, China e Japão e para a Europa.

Em Batávia e Surabaia encontram os navios da *K. M. P.* o s grandes paquetes da *Rotterdam Lloyd* e da *Nederland Lloyd*, que fazem um serviço rápido e regular entre os portos da Holanda e os das Índias Neerlandesas, com escala pelos principais portos do Mar do Norte, Lisboa e portos do Mediterrâneo.

Convêm dizer que, mesmo antes da guerra, apesar destas ligações de Timor para a Europa, era já difícil o transporte de mercadorias de Timor para Lisboa devido ao facto dos navios da carreira para a Europa se encherem em Surabaia e Batávia de carga para a Holanda e portos do Mar do Norte e não reservarem praça, se não em último lugar, para Lisboa. Hoje essa dificuldade, dada a crise de transportes, é, naturalmente, muito maior.

Por isso aos exportadores de Timor se torna mais fácil e prático enviar as suas mercadorias para a Holanda, do que enviá-las para Lisboa, e, conseqüentemente, mais fácil se lhes torna importar tudo quanto necessitam da Holanda do que o fazer de Portugal.

Em Batávia encontram ainda os navios de *K. M. P.* os vapores de *Burns Philp Line*, da carreira Singapura Austrália, e em Batávia e Surabaia os vapores da própria *K. M. P.*, da carreira Java e Austrália.

Em Makassar encontram os vapores da *K. M. P.*, que tocam em Timor, os da *Java China Japan Line*, que ligam as Ilhas Neerlandesas com Hongkong, portos da China e Japão.

É este o sistema de ligações de que beneficia, ou pode beneficiar, a nossa colónia de Timor.

Como se vê, todas elas tendentes a afastar esta nossa colónia da zona de influência da metrópole e das outras colónias portuguesas.

Abstemo-nos de tirar conclusões desse facto. Trata-se, evidentemente, duma conquista económica facilitando a acção duma futura conquista política.

Demorámo-nos, talvez demasiadamente, no estudo da carreira do Extremo Oriente e na de Macau-Timor.

A razão disso é tratar-se dum serviço novo a estabelecer, que convêm ser lançado com perfeito conhecimento de causa.

Para Portugal o estabelecimento da carreira do Extremo Oriente e o da carreira secundária de Macau-Timor é uma necessidade imperiosa, se quisermos continuar a ter colónias na Ásia e na Oceania.

Oxalá assim o entendam aqueles que vão ter a responsabilidade de se pronunciarem sobre tam importante problema.

Francisco Gonçalves Velhinho Correia, relator.

Nota final

Pelo motivo de havermos sido chamados a cooperar em trabalhos e em propostas do mais alto interesse público, quando do Governo do malogrado coronel António Maria Baptista, e ainda pelo motivo de havermos sido chamados, pouco tempo depois da demissão dêsse Governo, e dum outro que se lhe seguiu, a fazer parte do actual Governo, tivemos de interromper, nesta altura, o presente parecer, de que eramos relator, acêrca da utilização e exploração da frota mercante do Estado.

Ao estudo já feito, atrás desenvolvido, devia seguir-se o estudo especial das carreiras dos Estados Unidos da América e do Brasil, bem como o estudo e a análise financeira do projecto adoptado pelas comissões da Câmara dos Deputados.

18 de Outubro de 1920.

Disponhamos e dispomos, para isso, dos necessários elementos.

Pelas circunstâncias apontadas, êsse estudo não pôde ser concluído. Por outro lado, há toda a urgência em discutir o projecto da utilização e exploração da frota do Estado.

Por isso resolvemos publicar a parte já concluída, que julgamos essencial para a análise dêsse importante problema.

Quando fôr da sua discussão tornaremos conhecidos os elementos que completam êste estudo e que fundamentam e justificam as soluções aprovadas pelas vossas comissões.

Francisco Gonçalves Velinho Correia.

Projecto de lei

Artigo 1.º E o Governo autorizado a transferir, nos termos expressos desta lei e das bases que dela fazem parte integrante, precedendo concurso, para uma ou duas sociedades portuguesas, constituídas ou a constituir, os navios que compõem a frota mercante do Estado, constantes no quadro anexo às bases da presente lei, bem como os armazéns anexos, aprestos e pertences que são propriedade do Estado e que estão actualmente a cargo dos Transportes Marítimos.

Art. 2.º A Sociedade para que fôr transferida a frota mercante do Estado obrigar-se há, por contrato, a executar durante vinte anos os serviços de navegação designados nas bases 2.ª e 3.ª, e a cumprir, durante êsse período, todas as condições reguladas nas restantes bases anexas a esta lei.

§ 1.º Se a propriedade da frota mercante do Estado fôr transferida para duas sociedades, caberá a uma a obrigação de executar os serviços designados na base 2.ª e à outra a obrigação de executar os serviços designados na base 3.ª, além das demais obrigações aplicáveis a ambas, ou a cada uma delas, expressas nas bases restantes e a observar durante o período do contrato.

§ 2.º Na hipótese do parágrafo anterior os navios da frota mercante do Estado serão repartidos em dois lotes, tendo-se em atenção a tonelagem e navios que se devem atribuir a cada um dos serviços e carreiras a estabelecer, nos termos do presente diploma, observando-se, para êsse efeito, nas suas linhas gerais, o plano de possível aplicação da frota que consta no quadro anexo às bases desta lei.

Art. 3.º A constituição e funcionamento da Sociedade para a qual, nos termos da presente lei, fôr transferida a propriedade de toda ou parte da frota mercante do Estado, terão de obedecer às seguintes condições:

1.ª A Sociedade será uma sociedade portuguesa, organizada sob a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada, satisfazendo a todas as prescrições

consignadas na legislação portuguesa quer do capital social, quer dos capitães dos navios e respectivas tripulações, de duração indeterminada, com a sede em Lisboa, podendo estabelecer sucursais, filiais e agências onde lhe convier, contanto que sejam dirigidas por portugueses ou fiquem a cargo de firmas portuguesas, salvo autorização especial do Governo para a escolha de individuos ou firmas estrangeiras em casos excepcionais.

2.ª A Sociedade terá por objectivo principal o exercicio da indústria de transportes marítimos, incluindo a navegação costeira e de cabotagem, nomeadamente entre os portos compreendidos nas carreiras que fica obrigada a manter durante o período contratual, por meio de navios a vapor ou doutro sistema, em carreiras regulares ou acidentais, para o transporte de pessoas ou cousas. A Sociedade poderá, salvas as restrições das bases anexas, efectuar todas as operações comerciais e financeiras conducentes à realização do seu objectivo, e bem assim, sem prejuizo do seu fim especial, exercer, de harmonia com as leis portuguesas, todos os demais ramos de comércio e indústria pertinentes ao seu objecto próprio ou que a êste interessem.

3.ª Os navios da Sociedade serão devidamente nacionalizados nos termos do Acto de Navegação de 8 de Julho de 1863 e demais legislação vigente.

4.ª A Sociedade não poderá hipotecar, vender, ou, por qualquer forma, obrigar, a favor de estrangeiros, os seus navios, sem expressa autorização do Governo.

5.ª Na hipótese da dissolução da Sociedade, o Governo terá o direito de opção na compra de todos ou quaisquer dos navios que, nesse tempo, pertencerem à Sociedade. O direito de opção do Governo, será sempre aplicável a qualquer outra venda de navios da Sociedade.

6.ª Sómente cidadãos ou entidades portuguesas poderão ser acionistas da Sociedade, cumprindo-lhes a obrigação de provar, em qualquer época, essa nacionalidade.

7.^a As acções serão nominativas, e do tipo que fôr estabelecido pelo Governo para o acto do concurso, só podendo ser pagos os respectivos dividendos aos cidadãos ou entidades portuguesas em cujo nome estiverem averbadas.

8.^a As acções da Sociedade não poderão ser transferidas ou obrigadas a favor de entidades ou individuos que não gozem da nacionalidade portuguesa.

9.^a Quando acções da Sociedade vierem, por successão, ou por qualquer outra forma, a pertencer a alguma entidade ou individuo que não goze da nacionalidade portuguesa, fica essa entidade ou individuo obrigado a transferi-las, para entidades ou cidadãos portugueses, dentro do prazo de trinta dias.

10.^a As acções da Sociedade que forem encontradas em contravenção com algum dos dois números antecedentes serão apreendidas e vendidas revertendo o produto da venda para o Instituto de Socorros a náufragos.

11.^a Os navios da Sociedade, serão tripulados por portugueses, devendo também ser português o pessoal de câmara e máquinas. Nos navios novos e nos navios adquiridos, durante o prazo de garantia, poderão ser estrangeiros os engenheiros encarregados das máquinas.

Art. 4.^o Em troca dos navios cuja propriedade o Estado transfere para a Sociedade ou Sociedades, a que se refere a presente lei, receberá este o respectivo valor, tal como fôr determinado para o concurso, metade em numerário e metade em acções da Sociedade, completamente liberadas, que lhe serão entregues pelo seu valor nominal.

§ único. Nenhum concorrente à adjudicação dos navios poderá oferecer menos de trinta nem mais de 40 libras esterlinas por tonelada bruta, entendendo-se que o preço oferecido será para todos os navios que forem objecto do concurso independentemente do seu estado ou qualidade.

Art. 5.^o O valor dos armazéns, anexos, aprestos e pertences a que se refere o artigo 1.^o será cobrado em numerário e determinado por uma comissão mixta, constituida por dois delegados do Governo, dois delegados da Sociedade e um juiz do Supremo Tribunal de Justiça, que servirá de presidente, escolhido por este tribunal.

Art. 6.^o Os armazéns, anexos, aprestos e pertences, bem como os navios que estão actualmente a cargo da Direcção dos Transportes Marítimos, serão entregues à Sociedade, para que forem transferidos, no mais curto prazo de tempo possível. Os restantes navios irão sendo entregues à medida que forem recebidos do Governo Britânico.

§ 1.^o A entrega dos navios, salvo casos excepcionais, far-se há em Lisboa.

§ 2.^o O Governo não fará nenhuma reparação ou melhorias nos navios, material ou edificios a entregar à Sociedade.

Art. 7.^o O capital da Sociedade ou Sociedades a que se refere esta lei deverá ser igual a duas vezes e meia a importância que, nos termos do artigo 4.^o, terá de ser entregue ao Estado, em acções liberadas, para pagamento de metade do valor dos navios transferidos, cabendo assim ao Estado 40 por cento do capital social e aos restantes accionistas 60 por cento do mesmo capital, parte esta que os adjudicatários se obrigarão a subscrever e tomar firme para a formação da Sociedade.

§ 1.^o O Estado terá nos corpos gerentes da Sociedade o número de representantes correspondente à sua participação no capital social.

§ 2.^o Ao Estado, como accionista na Sociedade ou Sociedades a que se refere esta lei, não é applicável a limitação prescrita no § 3.^o do artigo 183.^o do Código Commercial.

Art. 8.^o Os actos do concurso a que se refere esta lei serão públicos, cumprindo a cada concorrente especificar precisamente:

1.^o A importância em libras que oferece por cada tonelada navio (tonelada bruta), nos termos do artigo 4.^o desta lei.

2.^o A importância do empréstimo gratuito que faz ao Estado nos termos da base 10.^a anexa a esta lei.

3.^o A percentagem sobre os lucros, feitas as deducções estabelecidas no presente diploma, expressa em número inteiro, que se obriga a dar, como partilha de lucros ao Estado, durante o periodo contratual de vinte anos, nos termos da base 8.^a anexa a esta lei.

4.^o A percentagem sobre as suas tarifas mínimas, expressa em número inteiro, que oferece, como bônus, durante o periodo contratual de vinte anos, nos termos da base 16.^a anexa a esta lei, pela carga e passagens do Estado.

§ único. Nenhuma outra oferta será considerada como elemento do concurso.

Art. 9.^o A comparação entre as propostas dos concorrentes será efectuada pela applicação da seguinte fórmula, dando-se preferéncia à proposta para a qual essa applicação produzir mais elevada soma.

$$V \times T \times 0,08718456 + E \times 0,06 + \frac{P}{100} \times 200.000 + \frac{P'}{100} \times F$$

em que:

V representa o número de libras oferecido por cada tonelada navio, nos termos do n.^o 1.^o do artigo antecedente.

T o número de toneladas que servir de base ao concurso.

E a importância, calculada em libras, do empréstimo a que se refere o n.^o 2.^o do artigo antecedente.

P a percentagem a que se refere o n.^o 3.^o do artigo antecedente.

P' a percentagem a que se refere o n.^o 4.^o do artigo antecedente.

F o valor médio, expresso em libras, calculado e publicado pelo Governo, com a necessária antecedência, da despesa que o Estado faz, anualmente, em passagens e fretes para os portos servidos pelas carreiras de navegação designadas nas bases anexas.

Art. 10.^o É extinto o Conselho de Administração da Marinha Mercante, e bem assim a Junta Consultiva e Direcção dos Transportes Marítimos, ficando o Governo autorizado a proceder às indispensáveis organizações tendentes ao fim especial do fomento do comércio e indústria marítima e da marinha mercante nacional.

Art. 11.^o O saldo proveniente da liquidação dos extintos serviços dos Transportes Marítimos, bem como todos os valores recebidos ou a receber pelo Estado, pela cedência da frota e de todos os móveis e imóveis a que se refere o artigo 1.^o, constituirão um fundo nacional, que será destinado, quer pela sua própria fôixa, quer pela dos seus rendimentos, ao fomento do comércio marítimo nacional e à melhoria dos portos. Terão igual applicação os valores que o Estado venha a receber por partilha de lucros ou por outro motivo, de quaisquer sociedades ou companhias de navegação que com elle tenham contrato, e que não sejam destinados a fim especial.

Art. 12.^o O Governo publicará os regulamentos que forem necessários para a execução desta lei, e determinará as formalidades do concurso e a importância da respectiva caução, reservando-se o direito de não efectuar a adjudicação se esta lhe não convier bem como a faculdade de excluir do concurso as entidades que não julgar idóneas para a execução dos serviços a que se referem

as bases anexas à presente lei, sem o direito de qualquer reclamação para os indivíduos ou sociedades excluídas.

A sociedade ou sociedades adjudicatárias, não estando

constituídas, constituir-se hão no prazo máximo de noventa dias a contar do dia da adjudicação.

Art. 13.º Fica revogada a legislação em contrário.

Bases anexas

BASE 1.ª

A Sociedade obriga-se a estabelecer e manter durante o período de vinte anos os serviços de navegação que nas bases 2.ª e 3.ª vão respectivamente especificados sob as designações de *Serviços Coloniais de África* e *Serviços Internacionais e de Cabotagem Nacional* e bem assim se obriga, durante o mesmo período, a todas as demais condições expressas e constantes no presente diploma.

Em todos os casos em que as presentes bases permitem que, para o mínimo de viagens prescrito em cada carreira, se contem as viagens feitas por navios de carreiras regulares que outras empresas ou companhias portuguesas empreguem no mesmo serviço, fica claramente entendido que logo que cessarem as referidas viagens dessas empresas ou companhias, cumprirá à Sociedade substituir-se-lhes, para ficar garantido aquele mínimo de viagens, em harmonia com as disponibilidades imediatas da sua frota e adquirindo os navios que forem para esse fim necessários dentro do prazo que, segundo as circunstâncias, for fixado pelo Governo.

BASE 2.ª

Os «*Serviços Coloniais de África*» compreendem as seguintes carreiras:

A) *África Ocidental*

a) *Carreira de Cabo Verde e Guiné*.—Esta carreira será estabelecida por forma a ficar garantido a estas duas colónias o mínimo de uma ligação mensal com a metrópole (uma saída de Lisboa por mês).

Para este efeito contar-se hão as viagens feitas por navios que outras empresas ou companhias portuguesas empreguem regularmente nesta carreira.

Assegurar-se há a ligação directa de Lisboa com Dakar, e, igualmente, de Cabo Verde com essa colónia francesa.

b) *Carreira de Angola*.—Esta carreira será estabelecida por forma a ficar garantido, de início, àquela colónia, nas suas relações com a metrópole, um mínimo de três viagens mensais regulares (três saídas de Lisboa por mês), das quais, pelo menos duas, para serviço de passageiros. O número de viagens mensais poderá ser elevado até quatro quando o Governo assim o julgar conveniente.

Assegurar-se há a ligação directa da Guiné Portuguesa e de alguns estabelecimentos comerciais importantes da foz do Zaire, com Angola, e com o continente português, por meio de vapores desta carreira, pelo menos uma vez por mês.

Metade, ou mais, dos vapores da carreira de Angola, serão empregados no serviço de Lisboa para o Mar do Norte, com escala por Leixões, por forma a assegurarem não só as relações directas de Angola com o norte da Europa, como a servirem o comércio geral da metrópole com os países situados nessa região do globo.

Para o efeito das viagens mensais fixadas para esta carreira, contar-se hão as viagens feitas por navios que outras empresas ou companhias portuguesas empreguem, regularmente, nesta mesma carreira.

c) *Carreira de S. Tomé e Príncipe*.—Esta carreira, especialmente de carga, será estabelecida por forma

a ficar garantida, pelo menos, uma viagem mensal (uma saída de Lisboa por mês) para aquela colónia.

Normalmente as viagens de Lisboa e S. Tomé deverão ser directas.

Todos ou parte dos vapores desta carreira deverão ser empregados no serviço do Mar do Norte, com escala por Leixões, ou no serviço do Mediterrâneo, por forma a poderem transportar, directamente, o cacau de S. Tomé e Príncipe aos portos do norte da Europa ou aos do Mediterrâneo, sempre que nisso houver conveniência, e a poderem servir o comércio geral da metrópole com os países situados nessas regiões do globo.

Para o efeito das viagens fixadas para esta carreira contar-se hão as viagens feitas por navios que outras empresas ou companhias portuguesas empreguem, regularmente, nesta mesma carreira.

d) *Carreiras de cabotagem de Angola, Congo, S. Tomé e Príncipe*.—Estas carreiras serão estabelecidas, de início, com um mínimo de dois vapores, contando-se que continuem nesse serviço os outros vapores portugueses que, actualmente, fazem a cabotagem na costa de Angola e as viagens em torno da ilha de S. Tomé.

Vindo a faltar esses vapores, a Sociedade obrigará-se há a substituí-los, imediatamente, ou nos prazos fixados pelo Governo.

O serviço de cabotagem de Angola pode, em qualquer tempo, vir a ser prolongado por um ou mais dos vapores nele empregados, até às colónias estrangeiras vizinhas e até à outra costa, em regime análogo ao que neste diploma se estabelece para o serviço de cabotagem da costa oriental de África.

e) *Carreiras extraordinárias*.—Quando nos portos da África Ocidental houver tam grande afluência de carga que não possa ser transportada nos vapores das carreiras regulares, dentro do espaço máximo de um mês, a Sociedade obrigará-se há a pôr em viagem os vapores extraordinários, que forem precisos, para fazer o transporte dessa carga.

B) *África Oriental*

. *Carreira de Moçambique*.—Esta carreira será estabelecida por forma a ficar garantido, de início, àquela colónia, nas suas relações com a metrópole, um mínimo de duas viagens mensais regulares (duas saídas de Lisboa por mês).

As viagens dos vapores de passageiros terão lugar, alternadamente, pelo Cabo e pelo Canal de Suez. Metade, ou mais, dos vapores da carreira regular de Moçambique serão empregados nas carreiras de Lisboa para o Mar do Norte, com escala por Leixões, por forma a assegurarem não só as relações directas entre Moçambique e o norte da Europa, como a servirem o comércio geral da metrópole com os países situados nessa região do globo.

Para o efeito das viagens fixadas para esta carreira contar-se hão as viagens feitas por navios que outras empresas ou companhias portuguesas empreguem, regularmente, nesta mesma carreira.

O Governo poderá subsidiar qualquer companhia ou empresa portuguesa, que tenha serviços e carreiras estabelecidas para Moçambique, com um subsídio compensador do acréscimo de despesa proveniente das viagens a fazer pelo Canal de Suez, no caso dessa companhia

ou empresa se prontificar a fazer o seu serviço para Moçambique, alternando as viagens dos seus vapores de passageiros pelo Cabo e pelo Canal de Suez.

C) *Índia — África*

Carreira do Índico.—Esta carreira será estabelecida em concordância com a carreira directa do Extremo Oriente e por forma que a economia da referida carreira possa aproveitar, duma maneira imediata, a Moçambique e Angola. Destina-se a fazer a ligação entre a Índia e Moçambique, o serviço de cabotagem da nossa África Oriental, e a ligação de Moçambique com Angola.

Será, inicialmente, estabelecida com um mínimo de quatro vapores, de pequena tonelagem, contando-se que além desses continuem no serviço da costa de Moçambique os outros vapores portugueses de companhias de navegação que actualmente ali se empregam. Será aumentada logo que o seu movimento o justifique.

BASE 3.

Os «*Serviços Internacionais e de Cabotagem Nacional*» compreendem as seguintes carreiras:

A) *Costa de Portugal e mares próximos*

a) *Carreiras de pequena cabotagem.*—A Sociedade disporá dalguns vapores de pequena tonelagem ou tonelagem média e de pequeno calado de água, para o serviço da costa de Portugal.

Estes vapores farão viagens um para o norte e outro para o sul de Lisboa, podendo ambos prolongar as suas viagens até aos portos do país vizinho, e, o do sul, até aos portos de Marrocos, bem como combinar e alternar os seus serviços pela forma que se julgar mais conveniente.

b) *Carreira do Mar do Norte.*—Esta carreira será estabelecida e assegurada pelos vapores das carreiras regulares de Angola, S. Tomé (eventualmente), Moçambique, Extremo Oriente e Brasil, nos termos expressos neste diploma e na parte que a elas se refere.

Além do serviço feito por estes vapores poderá o Governo, em qualquer tempo, reclamar da Sociedade que esta empregue mais um vapor especialmente destinado a servir o comércio do país com os países do norte da Europa, ou reclamar que este mesmo vapor seja empregado na pequena cabotagem na costa de Portugal e mares próximos.

c) *Carreira do Mediterrâneo.*—Esta carreira será estabelecida e assegurada pelos vapores das carreiras regulares de Moçambique, do Extremo Oriente, e, eventualmente, dos Estados Unidos da América, nos termos expressos neste diploma e na parte que a elas se refere.

Além do serviço feito por estes vapores, poderá o Governo, em qualquer tempo, reclamar da Sociedade que esta empregue mais um vapor especialmente destinado a servir o comércio nacional com os países do Mediterrâneo, ou reclamar que este mesmo vapor seja empregado na pequena cabotagem na costa de Portugal e mares próximos.

B) *Ásia — Oceânia*

a) *Carreira do Extremo Oriente.*—Esta carreira, iniciada num dos portos do norte da Europa e feita pelo Mediterrâneo, será destinada, especialmente, a fazer a ligação da metrópole com as colónias do Oriente, Índia, Macau e Timor, e a servir o comércio da metrópole, portos de Lisboa e Leixões, nas suas relações, com os

países e portos do Mediterrâneo, com a Índia Inglesa, Indo-China, Colónias dos Estreitos, Índias Holandesas, Ilhas Filipinas, China e Japão.

Destina-se também, juntamente com a carreira secundária de Macau-Timor, a fazer a ligação das nossas colónias do Oriente e Extremo Oriente, entre si, e a fazer a ligação destas colónias com as nossas grandes colónias de África, Moçambique e Angola, por meio de vapores portugueses.

Será inicialmente estabelecida com um mínimo de três vapores de tonelagem não inferior a 4:000 T. B. cada, sendo dois, pelo menos, de carga e passageiros, com acomodações para passageiros de todas as classes e velocidade não inferior a 12 milhas. Deverá ser aumentada logo que o movimento de passageiros e mercadorias o justifique.

b) *Carreira de Macau-Timor.*—Esta carreira, iniciada com um vapor de pequena tonelagem ou tonelagem média, e pequeno calado de água, com acomodações para alguns passageiros, destina-se a fazer a ligação de Macau com Timor, com escala pelas Ilhas Filipinas, e a de Timor com as Índias Holandesas e colónias inglesas dos Estreitos.

As suas viagens serão feitas, tanto quanto possível, em concordância com as viagens da carreira directa do Extremo Oriente.

C) *América do Norte*

Carreira dos Estados Unidos.—Esta carreira será destinada, especialmente, a servir o comércio de Portugal com os Estados Unidos da América do Norte, e a aumentar as ligações entre o arquipélago dos Açores e o continente português.

Será inicialmente estabelecida com um mínimo de três vapores, de tonelagem não inferior a 3:500 T. B. cada, sendo dois, pelo menos, de carga e passageiros, com acomodações para passageiros de todas as classes e velocidade não inferior a 12 milhas. Deverá ser aumentada logo que o movimento de passageiros e mercadorias o justifique.

Será obrigatória a escala pelos Açores.

Esta carreira poderá ser prolongada até a alguns portos do Mediterrâneo.

D) *América do Sul*

a) *Carreira do Sul do Brasil e Rio da Prata.*—Esta carreira será inicialmente estabelecida com um mínimo de quatro vapores de tonelagem não inferior a 4:000 T. B. cada, sendo dois, pelo menos, de carga e passageiros, com acomodações para passageiros de todas as classes e velocidade não inferior a 14 milhas.

Os outros deverão ter acomodações para passageiros de 3.^a classe.

Deverá ser aumentada com um maior número de vapores, logo que o movimento de passageiros e mercadorias o justifique.

Será obrigatória a escala por Cabo Verde.

Esta carreira será prolongada até a alguns portos do Mar do Norte.

b) *Carreira do Norte do Brasil.*—Esta carreira será, inicialmente, uma carreira de carga e emigrantes, e estabelecida com um mínimo de dois vapores, tendo, pelo menos, 3:000 T. B. cada e velocidade não inferior a 10 milhas.

Os vapores terão acomodações próprias para passageiros de 3.^a classe.

As suas viagens poderão ser prolongadas até ao norte da Europa com escala por Leixões, ou até ao Mediterrâneo, como melhor convier à Sociedade. Será obrigatória a escala pela Ilha da Madeira.

BASE 4.ª

O plano de navegação das carreiras regulares da Sociedade será aprovado pelo Governo, devendo os dias de saída de Lisboa dos vapores, bem como os respectivos itinerários, demoras normais em cada pôrto, e tempo de duração das viagens redondas, ser estabelecido de acôrdo com o Governo que, por sua vez, ouvirá os governos coloniais na parte aplicável.

O Governo, em qualquer tempo, e havendo razão suficiente que o justifique, poderá alterar o regime dos serviços e carreiras a que se referem as bases 2.ª e 3.ª

As modificações que envolvam serviços estabelecidos com as colónias não serão feitas sem as colónias interessadas serem ouvidas.

BASE 5.ª

A Sociedade não poderá recorrer a outras entidades, quaisquer que elas sejam, para levar a efeito a exploração dos serviços e carreiras a que se referem estas bases, sendo antes obrigada a fazer, directamente, a exploração dos seus navios, embora estes sejam agrupados por serviços, frotas ou carreiras diferentes, com pessoal técnico próprio e sob administrações subalternas, independentes entre si, integradas, porém, na Sociedade, e sujeitas à sua direcção superior.

BASE 6.ª

Durante o período do contrato, não poderá a Sociedade vender, hipotecar, alugar, ou, de qualquer forma, distrair dos serviços designados nestas bases, qualquer dos seus navios, sem expressa autorização do Governo. A Sociedade poderá trocar quaisquer navios por outros que melhor satisfaçam às necessidades da exploração comercial a que se destinam, desde que a tonelagem total não sofra diminuição e que o Governo, previamente consultado, se não oponha à troca.

BASE 7.ª

Durante o período do contrato, não será permitida a fusão ou incorporação da Sociedade com qualquer outra sociedade, companhia ou empresa. Poderá, porém, a Sociedade adquirir navios ou material de qualquer outra entidade, fazendo a aquisição pelo valor corrente desses navios ou material, ao tempo da transacção.

BASE 8.ª

Durante o período do contrato observar-se hão, em cada ano, as seguintes disposições por ocasião do respectivo Inventário e Balanço:

1.º Cada navio sofrerá uma depreciação do seu valor que esteja em relação com o uso que tiver tido nesse ano, não devendo figurar no activo da Sociedade nem com valor superior ao do seu custo, nem superior ao valor corrente, por tonelada-navio, de navios semelhantes.

2.º Durante os primeiros 10 anos de existência da Sociedade a depreciação, em globo, do valor da frota, não será, em cada ano, inferior a 10 por cento do valor por que a frota tenha sido representada no Inventário e Balanço do ano antecedente.

3.º Na administração da Sociedade considerar-se-há como *Lucros líquidos* a soma de lucros que restar depois de pagas todas as despesas e encargos gerais de exploração da Sociedade.

Consideram-se incluídas nessas despesas:

- a) as reparações, de qualquer natureza, nos edificios ou navios da Sociedade feitas ou a fazer;
- b) os impostos ou contribuições que a Sociedade tenha

pago ou a pagar, incluindo os respeitantes ao dividendo e quaisquer outros que dependam ou possam depender da aprovação da assemblea geral.

4.º Dos *Lucros líquidos* anuais deduzir-se-há:

a) a quantia destinada ao fundo de reserva legal na proporção de 5 por cento desses lucros e até à quinta parte do capital;

b) a quantia destinada a um fundo de reserva especial, de garantia, não devendo exceder 5 por cento dos mesmos lucros e até ao montante que tenha atingido o fundo de reserva legal;

c) a quantia destinada ao fundo de aquisição de navios;

d) a quantia necessária para atribuir às acções um dividendo de 6 por cento;

e) a quantia destinada à remuneração da direcção, conselho fiscal, e delegado do Governo junto da Sociedade, em harmonia com o que a tal respeito fôr fixado nos estatutos, e por forma que essa quantia não exceda 5 por cento dos lucros líquidos.

5.º O fundo de aquisição de navios será dotado, anualmente, com uma parte dos *Lucros líquidos*, variando entre 10 e 25 por cento desses lucros.

6.º A parte que restar dos *Lucros líquidos*, feitas as deduções anteriores, será compartilhada com o Estado, sendo essa participação um dos elementos do concurso.

BASE 9.ª

As questões que se suscitarem entre o Governo e a Sociedade, com relação à maneira como a Sociedade dê cumprimento às disposições contidas na base anterior, e a todas as demais condições do seu contrato, serão resolvidas por dois árbitros, nomeados um por cada uma das partes e um terceiro, de desempate, que será nomeado, ou de comum acôrdo, ou pelo Presidente do Supremo Tribunal de Justiça, quando haja divergência na sua escolha.

BASE 10.ª

Além dos encargos estipulados nas presentes bases, a Sociedade obriga-se a fazer um empréstimo gratuito ao Estado, durante o prazo do contrato, que servirá de caução ao integral cumprimento das suas obrigações para com êle, e que cobrirá quaisquer multas ou indemnizações que a Sociedade deva pagar por falta de cumprimento dessas obrigações.

O montante desse empréstimo será também um dos elementos do concurso.

A Sociedade pode ser multada pelo Governo pela falta de cumprimento das obrigações expressas no seu contrato.

O contrato especificará as faltas que darão ao Governo o direito de aplicar essas multas e a forma de o fazer.

BASE 11.ª

O Governo, mediante prévia requisição, terá à sua disposição, no prazo que fôr indicado, quaisquer unidades da frota para serviço militar, ou de transporte de tropas, em condições a fixar de acôrdo com a Sociedade.

BASE 12.ª

Os preços de passagens e tarifas de fretes, não serão estabelecidos nem alterados senão de acôrdo com o Governo, e ouvidos os governos coloniais na parte que lhes diga respeito.

As tarifas de fretes serão estabelecidas por forma que o comércio nacional (metrópole e colónias) possa manter o intercâmbio em concorrência com os países estrangeiros; assim:

1.º Não serão superiores à média das que, normalmente, vigorarem nas carreiras doutras empresas ou

companhias, nacionais ou estrangeiras, entre os mesmos portos.

2.º Serão fixadas, em equiparação e concordância com as tarifas estabelecidas, normalmente, por quaisquer empresas, nacionais ou estrangeiras, para os mesmos produtos ou produtos similares:

a) entre os grandes portos mais próximos, e, de qualquer maneira, concorrentes do porto de partida e do porto de chegada;

b) entre o porto de partida e os grandes portos mais próximos, e, de qualquer maneira, concorrentes do porto de chegada; e, finalmente,

c) entre os grandes portos mais próximos, e, de qualquer maneira, concorrentes, respectivamente, do porto de partida e do porto de chegada.

Para que o comércio nacional possa fazer a concorrência nos mercados externos, onde geralmente se collocam os nossos produtos de grande exportação, obriga-se a Sociedade, a estabelecer, em qualquer tempo, de acôrdo com o Govêrno, tarifas especiais para êsses produtos de grande exportação como vinhos, azeites, conservas, cortiças, oleaginosas, cacaos, café, frutos e outros.

BASE 13.ª

A Sociedade obriga-se a entrar em relações com as companhias exploradoras de caminho de ferro, na metrópole e nas colónias, e com o Govêrno no que respeita às linhas do Estado, no sentido de tornar possível, sob o ponto de vista económico, a exportação de certos produtos, chamados produtos pobres, concordando num regime de fretes, e no estabelecimento de tarifas, que possam ir beneficiar as regiões do interior, não só sob o ponto de vista da exportação dos seus produtos, como da importação de máquinas agrícolas e de quaisquer géneros, artigos ou produtos manufacturados que essas regiões careçam para o seu natural desenvolvimento.

Assim obriga-se a Sociedade a aceitar, em princípio, e em bases que possam beneficiar a agricultura, o comércio e a indústria do país e das colónias, o *conhecimento directo* ao qual corresponda um preço único de transporte, compreendendo o percurso terrestre e o percurso marítimo, e, mais, a tornar possível e auxiliar, nesse regime, o estabelecimento duma tarifa única de fretes para certos produtos a exportar, independentemente do percurso que devam fazer em caminho de ferro.

BASE 14.ª

A Sociedade obriga-se, em qualquer tempo, a adaptar, pelo menos, um dos navios da frota ao transporte de gado para Lisboa; e a utilizar um navio frigorífico no transporte de carnes também para Lisboa, podendo tais serviços, pelo seu carácter especial, vir a ser subsidiados quando se verifiquem as condições expressas na base 19.ª

BASE 15.ª

A Sociedade obriga-se a fazer transportar nos seus navios as malas postais e correspondência oficial, sem limite de peso, número ou volume, e encomendas postais de qualquer procedência até ao peso de 1:000 quilogramas por viagem, sendo o excesso dêste peso pago da maneira que pelo Govêrno fôr estabelecido no caderno de encargos que servirá de base ao concurso.

BASE 16.ª

O Govêrno terá nos navios da Sociedade preferência na recepção de carga e obtenção de passagens gozando de um bônus sobre os preços mínimos estabelecidos, quer na tarifa geral, quer em qualquer tarifa ou acôrdo especial.

O bônus a que se refere esta base será um dos elementos do concurso.

BASE 17.ª

O Govêrno terá direito a seis passagens de colonos, gratuitas, de 3.ª classe, em cada vapor das carreiras regulares de Africa, podendo servir-se, igualmente, dessas passagens para repatriamento de indigenas indigentes.

Os governos das colónias de Africa gozarão de idêntico direito, também até seis passagens de 3.ª classe, por viagem, e para todas as colónias, quando se trate de repatriação de colonos.

BASE 18.ª

Quando o Estado, ou quaisquer sociedades ou firmas comerciais ou agrícolas de reconhecido crédito, pretendam transportar, para Angola ou Moçambique, quaisquer núcleos de colonos, obriga-se a Sociedade a transportar nos seus vapores êsses colonos com uma redução de 50 por cento nas respectivas tarifas de 3.ª classe.

A Sociedade terá a faculdade de exigir a prova de que os indivíduos transportados se destinam, realmente, à colonização de regiões em valorização. Quando se prove haver sofisma desta condição, o requisitante das passagens será obrigado a reembolsar a Sociedade da redução concedida, ficando impedido de poder, de futuro, gozar dêsse beneficio.

BASE 19.ª

O Govêrno obriga-se, além do mais que fica expresso nestas bases, ao seguinte:

1.º A conceder à Sociedade o exclusivo do transporte de passageiros e carga do Estado, para os portos servidos pelas suas carreiras, com a reserva da aplicação dos seus próprios navios para êsse fim, sempre que assim o julgar conveniente.

2.º A garantir à Sociedade que, durante a vigência do contrato, não serão aumentados quaisquer dos actuaes encargos que especialmente incidem sobre a navegação nos portos servidos pelas carreiras regulares dos seus navios, com a ressalva dos que possam resultar de quaisquer acordos internacionais.

3.º A garantir à Sociedade para os seus vapores todas as facilidades e regalias que ao presente gozam os da Companhia Nacional de Navegação e os dos Transportes Marítimos do Estado.

Os seus vapores serão considerados paquetes para todos os efeitos.

Os vapores da Sociedade gozarão do regime mais favorecido, relativamente aos vapores entrados na mesma ocasião, nos portos de escala, no tocante aos serviços de embarques e descargas.

4.º A subsidiar alguns serviços ou algumas carreiras regulares, desde que a Sociedade disso tenha reconhecida necessidade para manter êsses serviços ou essas carreiras.

A obrigação do subsídio a que se refere esta base só se tornará efectiva se os lucros da Sociedade lhe não permitirem, em qualquer tempo, garantir às suas acções o dividendo normal de 6 por cento, entendendo-se, porém, que êsse subsídio não será fixado com o fim de garantir êsse ou outro dividendo, mas sim como compensação pelo estabelecimento de certas carreiras e pela execução de certos serviços que, de sua natureza, se possam tornar onerosos, devendo ser atribuído em harmonia com o cabal desempenho dessas carreiras e desses serviços.

O subsídio só poderá ser extensivo:

- a) Às carreiras de cabotagem nacional e das colónias;
- b) Aos serviços de transporte de gado e de carnes;

c) A carreira de Moçambique, como compensação pela despesa extraordinária pelas viagens pelo canal de Suez;

d) Aos serviços internacionais, designadamente, às carreiras regulares do Brasil, América do Norte e Extremo Oriente.

O subsídio previsto nesta base será estabelecido por viagem e por tonelada, em analogia com o subsídio estabelecido por outros países, a sociedades análogas, e por forma que a Sociedade portuguesa possa, mesmo

em concorrência, garantir uma posição vantajosa ao comércio nacional.

BASE 20.^a

O Governo fixará no caderno de encargos para o concurso todas as demais condições complementares que julgar convenientes para assegurar a boa regularidade dos serviços.

O Governo nomeará um delegado e dois adjuntos, que ficarão adstritos à Sociedade como seus fiscais.

Sala das Sessões das comissões de marinha, colónias, comércio e indústria e finanças, em Maio de 1920.

Os Deputados,

Abílio Marçal.

António Fonseca (com declarações).

Mariano Mortins.

Malheiro Reimão (vencido por entender, que a melhor forma de utilização é ficando na posse do Estado a frota mercante).

Manuel Ferreira da Rocha (vencido quanto aos n.ºs 5.º, 8.º e 9.º dos artigos 3.º, 4.º e § único, artigo 7.º, n.º 2.º, 3.º e 4.º do artigo 8.º, 2.ª parte da base 1.ª, 8.ª e 10.ª e n.º 4.º da base 19.ª).

Luis António da Silva Tavares de Carvalho.

António José Pereira.

Eduardo de Sousa.

Alves dos Santos (vencido, por não julgar o sistema, preconizado no projecto, mais conforme ao interesse nacional, do que a exploração, por parte do Estado, da sua frota mercante, em regime de serviços autónomos, e com uma organização comercial e técnica, que

J. M. Nunes Loureiro (vencido. Considerando a frota um precioso instrumento de fomento nacional, entende que deve ser explorada pelo Estado, em regime completamente autónomo e com organização idêntica à das empresas de navegação particulares).

António Maria da Silva (com restrições).

Domingos Frias (com declarações).

António de Paiva Gomes (vencido, perfilhando os pontos de vista expostos pelo ilustre vogal Nunes Loureiro).

Raúl Lelo Portela (vencido essencialmente nos artigos 3.º, 5.º, 7.º e 8.º do projecto de lei e artigo 7.º das bases anexas).

Plínio Silva (vencido, por ser partidário da venda livre, por unidade, debaixo de certas condições de exploração).

Domingos da Cruz.

Pedro Pita (com restrições).

Joaquim Brandão.

A. L. de Aboim Inglês (em geral, com declarações e vencido nos artigos 1.º, 2.º, parte do 3.º, § único do artigo 4.º, § 2.º do artigo 7.º, artigos 10.º e 11.º, bases 1.ª e parte da 10.ª).

Francisco José de Meneses Fernandes Costa (com declarações).

Álvaro de Castro (com a declaração de que, aceitando o princípio da exploração por particulares com intervenção do Estado, entende desnecessária a organização duma empresa ou empresas com feição capitalista, o que só terá como resultado dificultar o concurso de entidades técnicas competentes. O Estado ficará assegurado duma boa utilização exigindo uma forte e sólida caução).

João Henriques Pinheiro (com declarações sobre as bases do concurso).

Godinho Amaral.

Maldonado Freitas (com declarações).

Jaime de Sousa.

Américo Olavo.

Francisco Gonçalves Velhinho Correia, relator.†

Consagramos ao estudo da utilização e exploração da frota mercante do Estado alguns longos meses da nossa vida parlamentar.

Não conhecemos, realmente, nenhum outro problema que exceda êste em importância, de entre os que estão na ordem do dia e que, ao mesmo tempo, interessam à economia da metrópole e das colónias.

Porque assim é, e pela elevada consideração que tributamos aos cidadãos, por muitos títulos ilustres, que o Governo da República acaba de escolher para Altos Commissários de Angola e Moçambique, os cidadãos general Sr. Norton de Matos e o Sr. Dr. Manuel de Brito Camacho, pedimos licença para tornar público que a estes cidadãos oferecemos êste nosso trabalho, certamente elaborado com pouca inteligência, mas inspirado no melhor desejo de ser útil, honrando o nosso mandato.

18 de Outubro de 1920.

Francisco Gonçalves Velhinho Correia.

QUADRO ANEXO

Plano de possível aplicação da frota do Estado

Navios ao serviço dos Transportes Marítimos do Estado

Navios ao serviço do Governo Inglês

Carreiras	Navios	Características					Observações	Navios	Características					Observações	Dotação por carreiras		
		Toneladas brutas	Capacidade de carga	Velocidade	Carga ou passageiros	Data da construção			Toneladas brutas	Capacidade de carga	Velocidade	Carga ou passageiros	Data da construção		Número	Toneladas brutas	Capacidade de carga
Serviços coloniais de África																	
África Ocidental																	
De Cabo Verde e Guiné . . .	<i>Minho</i>	1:271	2:100	11	mixto	1905	(barco à vela) . . .								2	3:020	4:900
	<i>Viana</i>	1:749	2:800	11	carga	1911											
De Angola	<i>S. Jorge</i>	3:601	6:200	11	mixto	1898		<i>Sines</i>	2:823	5 600	11	carga	1896	7	29:112	52:400	
	<i>Lima</i>	3:901	6:500	12	mixto	1907		<i>Faro</i>	4 044	7:000	9	carga	1905				
	<i>Flores</i>	1 980	5:000	-	carga	1896		<i>Amarante</i>	7:678	13:200	11	carga	1914				
	<i>S. Vicente</i>	5:085	8:900	12	carga	1900											
De S. Tomé e Príncipe . . .	<i>Coumbra</i>	2:512	4:200	11,5	carga	1913								3	8:900	15:250	
	<i>Desertas</i>	3:689	6:450	11	carga	1895											
	<i>Pôrto Alexandre</i>	2 699	4:600	10	carga	1906											
De cabotagem de Angola, Congo e S. Tomé e Príncipe	<i>Lagos</i>	1:773	3:100	8	carga	1884		<i>Sacavém</i>	2:047	3:400	8	carga	1897	2	3:820	6:500	
África Oriental																	
De Moçambique	<i>Lourenço Marques</i>	6:355	10:100	14	mixto	1905	<i>Santo António</i>	4:196	7:500	11	carga	1905	(navio frigorífico)	5	27:243	46:400	
	<i>Quelimane</i>	5:689	9:700	13	mixto	1900	<i>Cunene</i>	5:898	10:200	12	carga	1911					
	<i>Fernão Veloso</i>	5:105	8:900	11	carga	1906											
Índia e África																	
Do Índico	<i>Maio</i>	2:179	3:800	8	carga	1902	<i>Esposende</i>	1:781	3:000	10	carga	1906	4	6:745	11:600		
	<i>Punque</i>	1 377	2:400	10	carga	1895											
	<i>Sado</i>	1 408	2 400	8,5	carga	1905											
Soma para os serviços coloniais de África														23	78:840	137:050	

Serviços internacionais e de cabotagem nacional

Costa de Portugal e mares próximos

De pequena cabotagem . . .	<i>Granja</i>	765	900	10	carga	1912	<i>Nazaré</i>	992	1:700	10	carga	1891	2	1:757	2:600
Do Mediterrâneo	<i>Figueira</i>	2:168	2:900	10	carga	1905							1	2:168	2:900
Do Mar do Norte							<i>Gaza</i>	1:758	2:800	12	carga	1913	1	1:758	2:800

Ásia e Oceânia

Do Extremo Oriente	<i>Índia</i>	5 990	10:200	12	mixto	1906	<i>Pangim</i>	4:385	7:700	12	mixto	1901	3	15 980	27:600
	<i>Goa</i>	5:605	9 700	12	carga	1903									
De Macau e Timor	<i>Gil Eanes</i>	1:750	2:100	11	carga	1914						1	1:750	2:100	

América do Norte

Do Estados Unidos	<i>Mormujão</i>	6:064	10:500	11	carga	1904	<i>Machico</i>	6:184	10:600	12	mixto	1912	3	15:814	27:100
							<i>Peniche</i>	3:566	6:000	12	mixto	1913			

América do Sul

Do Sul do Brasil e Rio da Prata	<i>Gaza</i>	4:705	7:900	12	carga	1914	<i>Pôrto</i>	6:636	10 600	15	mixto	1894	4	26:184	42:500
							<i>Trás-os-Montes</i>	8:965	13 800	16	mixto	1906			
							<i>Inhambane</i>	5:878	10:200	11	carga	1912			
Do Norte do Brasil	<i>Congo</i>	3:077	6:400	10	carga	1905	<i>S. Tiago</i>	3:763	6:500	10	carga	1908	2	6:840	12:900

Soma para os serviços internacionais e de cabotagem nacional

17	72:251	120:500
----	--------	---------

Resumo

	Navios	Toneladas brutas	Capacidade de carga
Serviços coloniais	23	78:840	137:050
Serviços internacionais e de cabotagem nacional	17	72:251	120:500
	40	151:091	257:550