



**PASSOS MANUEL**  
**e o Liberalismo**

**Santarém e o Pronunciamento Nacional de 1846**  
22-23 de Novembro de 1996

O ULTRAMAR PORTUGUÊS NA ÉPOCA DO  
SETEMBRISMO.  
UM CASO DE NACIONALISMO ECONÓMICO

*Pedro Manuel Luís de Freitas*



1996

---

SANTARÉM

O ULTRAMAR PORTUGUÊS NA ÉPOCA DO  
SETEMBRISMO.  
UM CASO DE NACIONALISMO ECONÓMICO

*Pedro Manuel Luís de Freitas*  
Escola Superior de Gestão de Santarém

## INTRODUÇÃO

A revolução de Setembro de 1836 levou a pequena e média burguesia industrial ao poder. Passos Manuel através de medidas proteccionistas visou o crescimento industrial em Portugal. A opressão inglesa, a instabilidade política e a oposição da burguesia comercial impediam a concretização deste sonho. Do ponto de vista ultramarino tratava-se de virar os olhos para África e substituir o tráfico de escravos para o Brasil por uma política de fixação. Esta tentativa de valorização dos territórios africanos portugueses foi protagonizada, sobretudo, por Sá da Bandeira e pelo Barão da Ribeira de Sabrosa.

A pesquisa do *Diário do Governo*, entre 1836 e 1842, bem como de vários ofícios da época referentes ao ultramar foram a base desta investigação. Várias questões sobre esta problemática se colocaram:

1- De que forma os governos setembristas tentaram acabar com o tráfico de escravos nas colónias portuguesas?

2- A exploração da África ultramarina portuguesa até que ponto teve sucesso neste período? Terá a débil pequena e média burguesia industrial portuguesa visto nestes territórios um bom terreno para a exploração de matérias-primas e colocação dos seus produtos em mercados protegidos?

3- Do ponto de vista económico qual era o interesse do Estado português pelos seus territórios asiáticos?

4- A oposição inglesa aos interesses setembristas através de que formas se manifestou na cena colonial?

Para responder a estas interrogações irei desenvolver três aspectos, a saber:

1- A questão da abolição do tráfico de escravos.

2- A valorização dos territórios portugueses em África.

3- A situação nos territórios portugueses asiáticos.

Ao longo destes três pontos vou também ver até que medida a Inglaterra interveio nos nossos assuntos coloniais.

## DESENVOLVIMENTO

### 1. A Questão da Abolição do Tráfico de Escravos.

Sá da Bandeira, Ministro da Marinha e do Ultramar, pretendeu criar em África novos Brasis. A abolição do tráfico de escravos era uma etapa necessária para desenvolver nos territórios africanos portugueses uma política de fixação.<sup>1</sup> Este estadista no decreto de 10 de Dezembro de 1836, numa manobra de antecipação às pressões

<sup>1</sup> Ver Sá da Bandeira, "Relatório do Ministério do Ultramar", 19 de Fevereiro de 1836 in *Memorial Ultramarino e Marítimo*, nº1, Março de 1836, pp. 4 - 15

inglesas, estendeu a abolição do tráfico de escravos às colónias portuguesas a sul do equador. Era imperioso desviar os capitais investidos neste lucrativo negócio para dar começo a uma economia de plantações agrícolas e exploração do subsolo.

Contudo, no parlamento, esta legislação levantou grandes reservas. A Câmara dos Pares, em sessão de 26 de Março de 1836, congratulou-se com o humanitarismo do projecto, mas alertou que ele iria levar à conflagração nos domínios portugueses. Este órgão de poder advertiu também o governo sobre a necessidade de pagar convenientemente aos servidores do Estado no Ultramar, para não serem tentados pelo tráfico de escravos.

Estas preocupações levam-me a levantar uma questão. Seria esta lei observada nos territórios ultramarinos pelas autoridades locais? Até que ponto existiria ligação entre a teoria e a prática? Em Angola o seu governador foi demitido em 14 de Agosto de 1838 por colaborar no tráfico. Quanto a Moçambique o seu governador suspendeu a execução do decreto e substituiu-o por um imposto sobre a exportação de escravos. Sá da Bandeira demitiu este seu homem em 1 de Junho de 1838.<sup>2</sup> A falta de comunicações regulares do ultramar com a metrópole ajudava à proliferação da corrupção. Os governadores-gerais que se esforçavam por fazer cumprir a lei depressa se viram forçados a abandonar funções. Em Cabo Verde e Angola houve oposição por parte dos comerciantes locais.<sup>3</sup> O governo português, apesar destas reacções, empenhava-se em reprimir o tráfico de escravos. As autoridades locais apreenderam barcos negreiros em todos os territórios africanos portugueses.<sup>4</sup> Como vimos, os governadores gerais envolvidos neste tráfico foram castigados. Por portaria de 16 de Janeiro de 1837 Passos Manuel, definiu o que eram navios portugueses. Tratava-se de por fim à acção dos navios negreiros que actuavam nas costas africanas envergando a bandeira portuguesa. O Bill de Lord Palmerston, em 1839,<sup>5</sup> acusou Portugal de não fazer cumprir o decreto sobre a abolição do tráfico de escravos. Sá da Bandeira<sup>6</sup> e o Barão da Ribeira de Sabrosa refutaram as acusações feitas pelo governo inglês. O Tejo e os mares ultramarinos portugueses foram bloqueados pelos cruzadores ingleses.<sup>8</sup> Para Sá da Bandeira era um ultraje à soberania nacional e face à vastidão marítima entre África e a América a acção dos cruzadores ingleses pouco êxito teria. A solução seria para este estadista a abolição do tráfico de escravos à escala mundial.<sup>9</sup> A Inglaterra sob o pretexto do não cumprimento português da legislação apreendeu barcos com tecidos portugueses nas nossas costas ultramarinas.<sup>10</sup> A poderosa Albion travava desta forma o nosso esforço de

<sup>2</sup> *Diário do Governo*, 14 de Julho de 1838.

<sup>3</sup> Pinheiro Chagas, *As Colónias Portuguesas no séc. XIX (1811-1890)*, Lisboa, A.M. Pereira, 1890, p. 75.

<sup>4</sup> *Diário do Governo*, nº 139, 13 de Junho de 1838. *Ibidem*, nº 54, 4 de Março de 1839. *Ibidem*, nº 94, 21 de Abril de 1839. *Ibidem*, nº 33, 8 de Fevereiro de 1841.

<sup>5</sup> O Bill encontra-se publicado no *Diário do Governo*, nº 187, 9 de Agosto de 1839.

<sup>6</sup> Ver *Diário do Governo*, nº 187, 9 de Agosto de 1839 e Sá da Bandeira, *O Tráfico da Escravatura e o Bill de Lord Palmerston*, Lisboa, Tipografia de José Baptista Morando, 1840.

<sup>7</sup> Ver *Diário do Governo*, nº 201, 26 de Agosto de 1839.

<sup>8</sup> *Diário do Governo*, nº 200, 24 de Agosto de 1839.

<sup>9</sup> Sá da Bandeira, *O Tráfico da Escravatura...*, pp. 4 - 6.

<sup>10</sup> José de Arriaga, *História da Revolução de Setembro*, 3º Vol., Tipografia da Companhia Nacional, S.d, pp. 639 - 640.

industrialização. Ao mesmo tempo, a sua força marítima levava à entrada de produtos ingleses nas nossas colónias. A Inglaterra mediante o argumento do desrespeito desta legislação queria também ocupar os nossos territórios africanos.<sup>11</sup> A questão de Bolama e as pretensões inglesas de arrendar Bissau, Cacheu e a Ilha do Príncipe, demonstram também esta afirmação.<sup>12</sup> Dado Portugal não chegar a um acordo nesta matéria com a Inglaterra surgiu a alternativa de um contrato com a França.<sup>13</sup> Os setembristas, agora na oposição, pretendiam diminuir a dominação inglesa em Portugal. A tentativa de aproximação com a França era mais uma razão para a hostilidade da Inglaterra ao setembrismo.<sup>14</sup>

A vitória do cartismo levou em 1842 à celebração de um tratado sobre a abolição do tráfico de escravos entre Portugal e a Inglaterra. A reciprocidade de que o acordo falava era falsa perante o poderio naval inglês em África. As pretensões da pequena e média burguesia industrial portuguesa eram desta forma barradas pela Inglaterra. No mesmo ano Portugal tinha assinado com a Inglaterra um tratado de comércio<sup>16</sup>, que serviu os interesses dos lavradores durienses. O lado negro da questão é que o acordo facilitava a entrada de produtos industriais ingleses em Portugal e seus domínios ultramarinos. Quanto ao tráfico de escravos este continuaria no séc.XIX durante a década de 40, das nossas colónias africanas para a América.<sup>17</sup>

## 2: A Valorização dos Territórios Portugueses em África.

As constituições de 1822 e 1838 referem que os territórios africanos portugueses compreendem: “na África Ocidental, Bissau e Cacheu, o Forte de S.João Baptista de Ajudá na Costa de Mina, Angola e Benguela, e suas dependências, Cabinda e Molembo, as ilhas de Cabo Verde, as de São Tomé e Príncipe, e suas dependências; na África Oriental, Moçambique, Rios de Sena, Baía de Lourenço Marques, Sofala, Inhambane, Quelimane, e as ilhas de Cabo Delgado.”<sup>18</sup> Esta enumeração de territórios mostra bem que os portugueses apenas controlavam alguns pontos do litoral, de forma descontínua, penetrando por vezes no sertão. O comércio com as tribos locais não exigia mais. Oliveira Martins considerava por esta razão estes territórios feitorias comerciais, à exceção de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe.<sup>19</sup> Estes domínios africanos formavam quatro governos - gerais:

<sup>11</sup> José Capela, *Escravidura - a empresa de saque. O Abolicionismo (1810 - 1875)*, Porto, Afrontamento, 1974, p. 241.

<sup>12</sup> José de Almada, *Para a História da Aliança Luso - Britânica*, Lisboa, Imp. Nacional, 1955, p. 45. José de Arriaga, *História da Revolução...*, 3º Vol., p. 639.

<sup>13</sup> *Diário do Governo*, nº 181, 4 de Agosto de 1840.

<sup>14</sup> António Manique, *Portugal e as Potências Europeias (1808 - 1847)*, Lisboa, Livros Horizonte, 1988, p.82.

<sup>15</sup> *Diário do Governo*, nº 192, 16 de Agosto de 1842.

<sup>16</sup> *Ibidem*, nº188, 11 de Agosto de 1842.

<sup>17</sup> Ver números apresentados por Miriam Halpern Pereira, *Livre - Câmbio e Desenvolvimento Económico*, 2ª ed., Lisboa, Sá da Costa, 1983, p.271.

<sup>18</sup> “Constituição de 1822” e “Constituição de 1838” in Jorge Miranda (Org.), *As Constituições Portuguesas*, 2ªed., Lisboa, Livraria Petrony, 1984, pp. 24 e 154.

<sup>19</sup> Oliveira Martins, *O Brasil e as Colónias Portuguesas*, Lisboa, Guimarães & Cª, 1978, p.175

<b>Cabo Verde:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arquipélago de Cabo Verde</li> <li>- Terras da Costa da Guiné</li> </ul>
<b>São Tomé e Príncipe:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arquipélago de São Tomé e Príncipe</li> <li>- Forte de São João Baptista de Ajudá</li> </ul>
<b>Angola:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Angola</li> <li>- Benguela</li> <li>- Territórios da África Austral</li> </ul>
<b>Moçambique:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moçambique</li> <li>- África Oriental Portuguesa<sup>20</sup></li> </ul>

Cada uma destas províncias constituía um círculo eleitoral, elegendo cada um dois deputados e um senador.<sup>21</sup> Os governadores-gerais, estabelecidos em 1836 dependiam da metrópole. Tinham funções administrativas e militares, estando excluídos das funções judiciais.<sup>22</sup> Em Janeiro de 1837 foram estabelecidas as Juntas da Fazenda, em cada uma das Províncias Ultramarinas.<sup>23</sup> Procurou-se desta forma dotar estes territórios de autoridades próprias para o decreto de 10 de Dezembro de 1836 ter aplicação nestas áreas.

O interesse ultramarino de Sá da Bandeira vê-se, também, noutros aspectos. Em 25 de Maio de 1838 o ministério da marinha e do ultramar é dividido em duas secções: 1- Marinha; 2- Ultramar.<sup>24</sup> Ao separarem-se os dois assuntos procurava-se dedicar uma maior atenção às coisas do ultramar. Em 11 de Abril de 1839 é nomeado um cronista das províncias ultramarinas.<sup>25</sup> A intenção deste cargo era fornecer notícias do ultramar, de modo a habilitar propostas para o desenvolvimento destes territórios. No seguimento desta dinâmica, sendo ministro da marinha e do ultramar, Francisco Ottolini, formou-se em 5 de Novembro de 1839 uma associação marítima e colonial.<sup>26</sup> Esta colectividade publicou entre 1840 e 1846 os *Anais Marítimos e Coloniais*. Esta publicação vinha no seguimento de uma outra oficial, do qual apenas tinha saído um número em 1836: *O Memorial Ultramarino e Marítimo*.

Se as medidas eram boas, a realidade era outra. Em 1836 houve lutas pelo controle do governo em todas as províncias ultramarinas. A instabilidade metropolitana tinha repercussões nos seus domínios ultramarinos. Sá da Bandeira, em 27 de Abril de 1839, apresentou na Câmara dos Deputados um projecto para a criação de um Conselho Ultramarino, de forma a travar o estado desordenado da administração colonial. O Conselho Ultramarino, porém só vingaria em 1851. O outro problema era a falta de comunicações marítimas entre a metrópole e as colónias. A portaria de 7 de Setembro de 1838 visou estabelecer ligações marítimas regulares entre Portugal e Angola, por

<sup>20</sup> *Diário do Governo*, 21 de Abril de 1836.

<sup>21</sup> *Diário do Governo*, nº 86, 10 de Abril de 1838

<sup>22</sup> *Ibidem*, 21 de Abril de 1836

<sup>23</sup> *Ibidem*, 21 de Janeiro de 1837

<sup>24</sup> *Ibidem*, nº 126, 29 de Maio de 1838

<sup>25</sup> *Ibidem*, nº96, 24 de Abril de 1839

<sup>26</sup> *Ibidem*, nº265, 8 de Novembro de 1839

meio de paquetes. Este barcos fariam escalas na ida e volta nos domínios portugueses: Madeira, Cabo Verde, Benguela, São Tomé e Príncipe, S. Miguel, donde partiriam para Lisboa.<sup>27</sup> Contudo, em 22 de Novembro de 1839 saiu nova portaria visando estabelecer ligações regulares marítimas entre a metrópole e Cabo Verde, posto que este arquipélago encontrando-se a 12 dias de viagem só se sabiam notícias de 7 e 8 meses.<sup>28</sup> A falta de navios portugueses era notória. Em 25 de Outubro de 1841 estabeleceu-se uma nova organização da marinha de guerra de modo a favorecer a navegação mercante em Portugal e possessões ultramarinas e manter os domínios ultramarinos.<sup>29</sup>

Passos Manuel em 16 de Janeiro de 1837, estabeleceu o direito de bandeira entre Portugal e o Ultramar. O estadista ia ao encontro das pretensões da Associação Comercial de Lisboa, de modo a incentivar a navegação e o comércio com aqueles territórios.<sup>30</sup> No seguimento desta legislação, estabeleceu-se o exclusivo da exportação de urzela de Angola, São Tomé e Príncipe e Moçambique para qualquer ponto do território português em navio nacional. O mesmo decreto favorece a exportação de vinhos e aguardentes portuguesas para as colónias. A vinda de oficiais mecânicos para as colónias e a recompensa com condecorações para para todos os que promovessem a agricultura, comércio e indústria, nestas terras, eram outros aspectos desta lei.<sup>31</sup>

A Associação Comercial de Lisboa em 30 de Setembro de 1835 avançou com uma proposta para a formação de uma companhia africana para desenvolver a agricultura nestas terras.<sup>32</sup> Face às potencialidades do solo das nossas colónias africanas visava-se abastecer a metrópole e exportar em grande quantidade para a Europa, concorrendo com as produções da América. Os preços seriam mais atractivos que os brasileiros, por a mão de obra ser livre. Era este o projecto de Sá da Bandeira, preconizado no decreto de 10 de Dezembro de 1836.<sup>33</sup> A exploração seria organizada sob a forma de companhias. Estas entidades concederiam terras aos colonos sob a forma de sesmarias. O governo isentaria de direitos nas alfândegas da província ultramarina, os utensílios e as máquinas para uso agrícola.<sup>34</sup> Contudo, as ditas companhias agrícola, comercial e industrial, que se preconizaram formar em cada uma das colónias africanas ficaram-se pelo papel, à excepção de Cabo Verde. Nesta colónia, em 1839, negociantes locais levavam a bom termo uma companhia, que arroteou e cultivou terrenos agrícolas e desenvolveu o comércio entre as ilhas e com a metrópole.<sup>35</sup>

A mobilização de capitais para estes empreendimentos era o grande problema face ao lucrativo tráfico de escravos. Além da escravatura subsistia o trabalho forçado. Em 1838 Sá da Bandeira queixa-se dos prazos da coroa, estabelecidos nos distritos de Quelimane e Rios de Sena, serem um obstáculo ao povoamento. O ministro face a esta forma de concessão de terras prejudicar a agricultura determina que enquanto não for

<sup>27</sup> *Ibidem*, nº213, 8 de Setembro de 1839

<sup>28</sup> *Ibidem*, nº278, 23 de Novembro de 1839.

<sup>29</sup> *Ibidem*, nº261, 4 de Novembro de 1841.

<sup>30</sup> *Ibidem*, 18 de Janeiro de 1837

<sup>31</sup> *Ibidem*, 21 de Janeiro de 1837

<sup>32</sup> Joaquim Roque da Fonseca, *A Associação Comercial de Lisboa e O Império (1834 - 1900)*, Lisboa, 1938, p. 12

<sup>33</sup> *Diário do Governo*, 21 de Dezembro de 1836

<sup>34</sup> *Ibidem*, nº 126, 29 de Maio de 1838

<sup>35</sup> *Ibidem*, nº109, 9 de Maio de 1839

alterada a legislação, não se devem fazer mais prazos da coroa.<sup>36</sup>

Os carregadores - negros livres forçados ao trabalho do transporte de mercadorias entre o litoral e o sertão - utilizados em Angola, igualmente tiravam população e rendimentos. As feiras do interior de Angola eram prejudicadas. Nelas as tribos locais permutavam cera e marfim por aguardente e tecidos. Sá da Bandeira proibiu este trabalho forçado em 31 de Janeiro de 1839.<sup>37</sup> Contudo, esta prática continuou a subsistir durante muito tempo.

O comércio de plantas tintureiras apresentou-se proveitoso. A urzela, era a maior riqueza das ilhas de Cabo Verde. Foi explorada sob a forma de monopólio até 1841. Os arrematantes, em 1840, queixaram-se de um negociante inglês exportar o musgo estrela, também utilizado em tinturaria.<sup>38</sup> Lopes Lima, em 1844, refere que a liberdade de exploração de urzela em Angola é negativa para Cabo Verde, tendo feito gorar a arrematação deste contrato em 1841 nestas ilhas.<sup>39</sup> A cochonilha cultivada na Madeira, também se procurou desenvolver em Cabo Verde e Angola. Da exportação destas matérias para a metrópole dependia o desenvolvimento da indústria, segundo uma notícia de 17 de Agosto de 1838.<sup>40</sup> O tabaco encontrava-se igualmente explorado sob a forma de contrato em Cabo Verde e em Angola.<sup>41</sup>

A partir de 1840 o novo governo foi ampliando a liberdade de comércio nas colónias. Neste ano foi estabelecido um porto franco na ilha de S. Vicente, de Cabo Verde, de forma a favorecer o comércio com os E.U.A. <sup>42</sup> Em 1842, face às pressões dos lavradores durienses, era feito um tratado de comércio com a Inglaterra.<sup>43</sup> Sá da Bandeira demonstrava preocupações que os navios ingleses e americanos inundassem as nossas colónias com os seus produtos.<sup>44</sup> Muitas vezes os cruzadores ingleses apreendiam barcos portugueses, que transportavam madeiras e fazendas, sobre o pretexto destes praticarem o tráfico de escravos.<sup>45</sup> Face ao fraco desenvolvimento das nossas ferrarias em 15 de Fevereiro de 1840 foi estabelecida a isenção por 10 anos de direito de entrada nas alfândegas das províncias ultramarinas, das ferramentas, máquinas e utensílios.<sup>46</sup> Em Agosto, do mesmo ano, foi prerrogado por mais 3 anos serem considerados navios nacionais os barcos a vapor comprados ao estrangeiro por cidadãos portugueses.<sup>47</sup>

Analizando os valores do movimento comercial das colónias antes de 1842 e

<sup>36</sup> *Ibidem*, nº272, 16 de Novembro de 1838.

<sup>37</sup> *Ibidem*, nº32, 6 de Fevereiro de 1839

<sup>38</sup> *Ibidem*, nº259, 31 de Outubro de 1840.

<sup>39</sup> José Lopes Lima, *Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguesas...*, 1<sup>o</sup> Vol., Lisboa, Imprensa Nacional, 1844, pp.87 - 100

<sup>40</sup> *Diário do Governo*, nº194, 17 de Agosto de 1838.

<sup>41</sup> *Ibidem*, nº263, 6 de Novembro de 1838

<sup>42</sup> *Ibidem*, nº22, 25 de Janeiro de 1840

<sup>43</sup> *Ibidem*, nº162, 12 de Julho de 1841

<sup>44</sup> *Ibidem*, nº188, 11 de Agosto de 1842

<sup>45</sup> *Ibidem*, nº55, 5 de Março de 1841

<sup>46</sup> *Ibidem*, nº138, 11 de Junho de 1840

<sup>47</sup> *Ibidem*, nº 46, 22 de Fevereiro de 1840

<sup>48</sup> *Ibidem*, nº185, 6 de Agosto de 1840

depois deste ano, bem como as respectivas receitas, vemos que à excepção de Cabo Verde, os números progrediram<sup>49</sup>. Longe de ter existido uma regressão houve um crescimento colonial. Vamos agora ver o peso de Portugal neste movimento comercial:

Movimento Comercial em navios portugueses nas Províncias Ultramarinas Africanas, em %\*.

Província	Ano	Imp. das Províncias	Exp. das Províncias
Ilhas de Cabo Verde (sem Urzela)	1842-1843	55	41
Guiné (só Bissau)	1843	16	8
São Tomé e Príncipe (só ilha do Príncipe)	1842	7	12
Angola	1845	40	27

\* Para este anos não dispomos de dados para Moçambique.

Fonte: Cálculos obtidos com base em Lopes Lima, **Obra Citada**, Vols. 1 a 3, 1844-46

Os estrangeiros dominam este comércio. O nosso país comercializa muitos produtos industriais que não são cá fabricados. Portugal vende sobretudo vinho e aguardente, bem como tecidos de algodão (reexportação). O nosso país importa em especial urzela e marfim. A maior parte das importações são depois reexportadas para o estrangeiro.<sup>50</sup> Este comércio serve os interesses da nossa agricultura e mostra a fragilidade da nossa indústria. Contudo, as nossas importações de urzela seriam um bem para a indústria têxtil portuguesa.

### 3. A Situação nos Territórios Portugueses Asiáticos.

As constituições de 1822 e 1838 referem que o território português na Ásia é formado por “Salsete, Bardez, Goa, Damão, Diu, o estabelecimento de Macau, e as ilhas de Timor e Solor”.<sup>51</sup> Macau esteve até 1844 administrativamente dependente de Goa. Timor e Solor, estiveram até à mesma data subalternos a Goa e daí em diante até 1850 dependentes de Macau.<sup>52</sup> Em 1838 os círculos eleitorais nestes territórios compreendiam: Estados de Goa - 4 deputados e 2 senadores; Macau, Timor e Solor - 2 deputados e 1 senador.<sup>53</sup>

Os estaleiros navais de Damão e Goa eram muito importantes. Em 1839 o ministro da marinha e ultramar dá atenção à construção de navios de guerra nestes estaleiros.

<sup>49</sup> Lopes Lima, *Obra Citada*, Vols. 1 a 4, 1844 - 1859

<sup>50</sup> Idem, *Ibidem*, Vols. 1 a 3, 1844-46. *Anais Marítimos e Coloniais*, nº2, 1842, pp.74. *Ibidem*, nº3, 1842, p. 117 - 121.

<sup>51</sup> “Constituição de 1822” e “Constituição de 1838” in Jorge Miranda (Org.), *As Constituições Portuguesas*, pp. 24 e 154

<sup>52</sup> Silva Rego, *O Ultramar Português no séc. XIX*, 2ª ed., Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1969, pp. 70 e 75

<sup>53</sup> *Diário do Governo*, nº46, 10 de Abril de 1838

(54) O comércio costeiro era feito pela população local - baneanes, mouros e persas. Estes habitantes dominavam o comércio do Estado da Índia com Moçambique.<sup>55</sup> Pela sua importância comercial e por ocuparem cargos administrativos na Índia Portuguesa as autoridades locais e a população branca portuguesa procuravam travar a sua actividade.<sup>56</sup>

Os produtos asiáticos vinham em pequena quantidade para a metrópole. Desde 1838 foram admitidos a despacho na alfândegas metropolitanas produtos vindos da Ásia em navios portugueses, que não tinham peso, nem volume, de forma a incrementar o comércio com a Ásia.<sup>57</sup> Em 1840 os produtos de maior valor exportados para a metrópole eram o chá e as fazendas de algodão. No mesmo ano na exportação portuguesa para a Ásia, também em queda, o único produto importante era o Vinho de Lisboa.<sup>58</sup> Os tecidos de algodão eram reexportados para a Europa e para África, Goa era porto franco pelo tratado de comércio de 1810 com a Inglaterra.<sup>59</sup> Entre os anos económicos de 1838 e 1843 o orçamento do estado de Goa apresentou um grande deficit. O grande problema na gerência eram os impostos indirectos. A arrematação das alfândegas mal executadas e a má cobrança dos rendimentos públicos foram nestes anos uma constante.

<sup>60</sup> Para acudir a esta situação os governadores gerais do Estado da Índia lançaram novos impostos, contraíram dívidas, apelaram à venda dos bens nacionais. No parlamento, em 1841, o governador geral da Índia foi acusado de se sobrepor ao governo metropolitano e querer alienar território português.<sup>61</sup> Os motivos patrióticos pesavam muito em territórios que eram enclaves na Índia inglesa, que dominava economicamente sobre estes territórios.

A Inglaterra sempre que pode interveio nas lutas pela governação da Índia portuguesa. A revolta dos maratas na Índia inglesa em 1839 foi pretexto para os ingleses quererem comprar a Índia portuguesa, sob a acusação dos revoltosos se lá encontrarem refugiados. Esta proposta foi prontamente rejeitada por Sá da Bandeira e pelo Barão da Ribeira de Sabrosa.<sup>62</sup> O abastecimento dos barcos do Estado que tocavam a Índia e as despesas militares eram outras dores de cabeça para o governo local.<sup>63</sup>

O estabelecimento de Macau foi até 1841 o único entreposto para o comércio externo da China com a Europa. Os chineses faziam comércio de cabotagem, sobretudo de ópio, o qual era ilegal desde 1838, devido ao monopólio do imperador da China. Macau não tinha estaleiros navais, estando nesta matéria dependente de Damão, sendo aqui considerados navios portugueses aqueles que eram propriedade de cidadãos portugueses, de forma a não prejudicar o comércio, que era a riqueza de Macau.<sup>64</sup> A

<sup>54</sup> *Ibidem*, nº260, 2 de Novembro de 1839

<sup>55</sup> *Ibidem*, nº266, 9 de Novembro de 1838

<sup>56</sup> João Corte Real, "Carta de Goa", 15 de Janeiro de 1837 in *Arquivo das Colónias*, Min. das Colónias, Vol. I, Nº5, 15 de Novembro de 1917, pp. 237 - 239.

<sup>57</sup> *Diário do Governo*, nº 176, 27 de Julho de 1838

<sup>58</sup> *Anais Marítimos e Coloniais*, nº 2, 1842, pp. 73 - 77. *Ibidem*, nº 3, 1842, pp. 116 - 120.

<sup>59</sup> José de Almada, *Obra Citada*, p. 46

<sup>60</sup> *Anais Marítimos e Coloniais*, nº10, 1842, pp. 455 - 465

<sup>61</sup> *Diário do Governo*, nº 193, 17 de Agosto de 1841

<sup>62</sup> José de Arriaga, *História da Revolução de Setembro*, Vol. 3, pp. 635 - 638

<sup>63</sup> *Diário do Governo*, nº35, 10 de Fevereiro de 1840. *Ibidem*, nº40, 16 de Fevereiro de 1841

<sup>64</sup> *Ibidem*, nº 169, 19 de Julho de 1839

guerra do ópio (1839 - 1844) foi vista com apreensão por Macau, que se declarou neutral. Face à diminuição do comércio externo local, pelo conflito, o governo local foi autorizado a contrair empréstimos.<sup>65</sup> Entre 1841 - 1844 pela vitória inglesa na guerra do ópio a China abriu vários portos ao comércio externo e os ingleses em 1841 obtiveram a soberania de Hong - Kong. Macau perdeu muito da sua importância comercial.

Timor e Solor eram domínios votados ao abandono por Portugal. Estes territórios careciam de ligações marítimas com Macau.<sup>66</sup> O clima era insalubre.<sup>67</sup> Os tributos pagos pelos régulos locais eram a principal receita local do Estado português. As prepotências dos cobradores eram frequentes, daí muitos chefes locais preferirem se ligar à Holanda. Os holandeses sempre que podiam exploravam estes desentendimentos para se apoderarem do comércio local.<sup>68</sup> O sândalo e as especiarias eram culturas promissoras<sup>69</sup>, mas pouco se cuidou da sua exploração

## CONCLUSÃO

1 - Os governos setembristas pretenderam acabar com o tráfico de escravos. Sá da Bandeira procurou criar o seu próprio “time” face às pressões inglesas. Os esforços legislativos deste estadista, de Passos Manuel e do Barão da Ribeira de Sabrosa foram intensos para que tal se concretizasse. Outra, porém, era a realidade das nossas províncias africanas. Os negociantes locais continuavam a praticar este comércio ilegal com a América. O negócio era lucrativo e as autoridades locais portuguesas pouco podiam fazer.

2 - Sá da Bandeira projectou uma fixação portuguesa em África. O tráfico de escravos para a América roubava população e capitais a África. Este estadista procurou por esta razão terminar com esta ocupação. O Estado português tentou atrair mão de obra metropolitana e capitais para o desenvolvimento da agricultura, comércio e indústria nestes territórios. Em geral, não teve grande sucesso. O Estado e alguns homens de negócios incentivaram à cultura e comércio da urzela de forma a desenvolver este domínios e incentivar o crescimento industrial na metrópole. A legislação sobre o direito de bandeira tinha como intenção desenvolver a nossa navegação com as províncias ultramarinas portuguesas, de forma a servir os interesses comerciais, agrícolas e industriais da burguesia portuguesa. Passos Manuel favoreceu a venda de vinho e aguardente. Contudo, a maior parte do movimento comercial nas nossas províncias africanas foi realizado em navios estrangeiros. Por outro lado, muitos dos produtos que vendíamos a África eram produzidos no estrangeiro. A nossa débil indústria não se encontrava em condições de nesta altura fornecer a África. Nos nossos produtos

<sup>65</sup> *Ibidem*, nº221, 17 de Setembro de 1840

<sup>66</sup> *Ibidem*, nº297, 15 de Dezembro de 1838

<sup>67</sup> *Ibidem*, nº295, 13 de Dezembro de 1838

<sup>68</sup> *Ibidem*, nº 11, 12 de Janeiro de 1839

<sup>69</sup> *Ibidem*, nº295, 13 de Dezembro de 1838

exportados para África o grande peso ia para o vinho e aguardente. A urzela foi o produto mais importado por Portugal servindo os interesses de capitalistas locais e sendo um incentivo à nossa indústria tintureira. Na década de 40 do séc. XIX as receitas das nossas colónias africanas cresceram, mas o grande benefício foi, assim, para o estrangeiro. Os tratados de comércio com os E.U.A e com a Inglaterra vieram fazer com que estes países aumentassem o seu comércio em Portugal e seus domínios ultramarinos. Os lavradores durienses estavam mais interessadas nas relações comerciais com a Inglaterra do que em investir em África. A burguesia lisboeta ganhou com o vinho da Estremadura, mas África pouco serviu para desenvolver a nossa indústria.

3 - Os nossos territórios asiáticos estavam em decadência desde o domínio filipino. A Inglaterra e a Holanda tinham substituído Portugal na maior parte da Ásia. O interesse português por estas paragens era em muito patriótico. Na Índia os estaleiros navais continuavam a ser importantes. O comércio era em benefício local e tinha uma expressão regional. Os algodões indianos vendiam-se para a África portuguesa mostrando a fraqueza da nossa indústria. Macau foi um ponto comercial importante entre a China e a Europa até à conquista inglesa de Hong-Kong. Este comércio não era feito pelos portugueses. Timor nunca motivou a sociedade portuguesa da época.

4 - A Inglaterra procurou aumentar a sua presença comercial e política em África em detrimento de Portugal. O pretexto foi o nosso país não cumprir na abolição do tráfico negreiro. A poderosa Albion não teve sucesso no aspecto territorial., mas logrou conquistar mercados a Portugal.