

# A Importância do Ultramar para a Economia Nacional

Tenente-coronel PilAv  
João José Brandão Ferreira



No número 10 de Outubro de 1999 da Revista Militar, escrevemos com o mesmo título um artigo em que a matéria exposta cobria o período em que Portugal se tinha lançado na gesta dos Descobrimentos, até à realização da Conferência de Berlim em 1884/85. Vamos hoje retomar o tema mas agora na tentativa de cobrir o período que dista daquela Conferência até ao golpe de Estado que depôs o regime Corporativo, conhecido por Estado Novo, em 25 de Abril de 1974.

## O Século XIX

*“O primeiro passo de uma Nação para aproveitar as suas vantagens é conhecer perfeitamente as terras que habita, o que em si produzem, o de que são capazes.”*

Memória Económica

Abade Correia da Serra

A “directiva” do Marquês de Sá da Bandeira de 1836, ao tentar transferir o esforço estratégico do Brasil para a África Portuguesa, teve em mente também, encontrar substituto para os produtos cuja independência daquele território fizera perder. Do igual modo, visava facilitar o combate ao tráfico de escravos por parte do governo de Lisboa já que essa medida iria prejudicar a economia brasileira (muito dependente do trabalho escravo) e que após 1822, passou a ser concorrente com a portuguesa.

Os interesses das potências europeias e ocidentais<sup>1</sup> pelo Continente Africano, que culminaram na Conferência de Berlim, em 1884/5, veio fazer confluir em África avultados meios humanos, financeiros e tecnológicos que visavam a exploração daquele vasto, rico, porém, mal conhecido e explorado Continente. Portugal, não só por vontade própria, mas também (ou sobretudo), pelas realidades exógenas que o afectavam, não só para desenvolver o que já era seu, mas outrossim para o defender e consolidar, teve que acompanhar esta evolução.

Sem embargo, a carência de recursos (população, financeiros, tecnológicos, navais, militares, etc.) limitava todas as acções necessárias. A conflitualidade política e a falta (endémica) de autoridade do Estado, eram outro factor - mais gravoso que o primeiro -, que prejudicava as estratégias que se intentassem desenvolver face às realidades e necessidades ultramarinas.

A situação política nacional, só começou a estabilizar no final dos anos 20, do século XX, sobretudo a partir do consulado do Professor Oliveira Salazar e é a partir de então que se podem começar a dar passos significativos relativamente à economia ultramarina.

Mas voltemos à Regeneração e ao Fontismo no sentido de tentar caracterizar melhor a situação na Metrópole para daí se poder extrapolar para o Ultramar.

O desenvolvimento económico e social operado na época de Fontes Pereira de Melo só foi possível com a estabilidade política trazida com a Regeneração a partir de 1851, e é influenciada pela onda de liberalismo que se faz sentir na Europa após as Revoluções do ano de 1848. A economia mundial era liderada pela Grã-Bretanha, grande impulsionadora da I Revolução Industrial e potência que dominava a indústria da maquinaria a vapor e do ferro.

A primeira acção de Fontes foi procurar o apaziguamento da sociedade portuguesa profundamente afectada pelo anterior meio século de devastação: guerras com a Espanha e França; invasões, guerras civis, humilhações, intervenções estrangeiras, revoluções e golpes militares, independência do Brasil, desarticulação quase total da vida económica, social e financeira, etc.

Para isso tenta a substituição das políticas comprometidas com o passado e tornar a actividade política novamente credível. Do mesmo modo se tenta reabilitar o Estado, pela sua moralização, de modo a que passasse a ser visto pelo povo como uma “pessoa de bem”.

Tudo isto servia para retirar legitimidade a eventuais golpismos futuros. De seguida, Fontes Pereira de Melo tratou das finanças, cujo problema maior consistia em encontrar verbas para pagar aos credores estrangeiros, atrair capitais e inspirar confiança.

Como não havia dinheiro, obrigou-se, em Dezembro de 1851, à capitalização dos juros da dívida pública, a que se seguiu, um ano depois, a sua conversão forçada que passa de 85.000 para 90.000 contos<sup>2</sup>.

Os títulos da dívida portuguesa deixaram de ser cotados no mercado de Londres e entra-se em rota de colisão com os credores estrangeiros. Vence-se o braço de ferro com estes e chega-se a um acordo, em 1856, que permite renegociar o pagamento da dívida pública<sup>3</sup>.

A partir daqui foi possível começar a financiar as obras de fomento indispensáveis à economia nacional.

No meio de tudo isto o governo português beneficiou da sorte. Com a proibição e perseguição do negócio de escravos no Brasil muitos dos negreiros fugiram para Portugal e trouxeram as suas fortunas, que investiram<sup>4</sup>.

Por esta altura, criou-se o sistema fiscal moderno.

Apesar de tudo as receitas continuam inferiores às despesas, o que é agravado a prazo, pelo facto de muitas das medidas terem sido empregues em actividades não produtivas. O sistema é salvo, a partir de 1871, com a emigração, sobretudo para o Brasil. É com as remessas destes trabalhadores que o Estado irá equilibrar as contas da balança de pagamentos<sup>5</sup>. A queda destas remessas em 1890 para cerca de um quarto faz cair todo o edifício<sup>6</sup>.

No período, o mercado financeiro aumentou enormemente. Em 1863 existiam quatro bancos que passaram para 15, em 1872 e 51, em 1875, altura em que começou a dar-se um processo de concentração. Em 1890 havia em Portugal 45 bancos. Os depósitos bancários acompanharam a evolução. Assim em 1846, existiam 939 contos, o que representava menos de metade do dinheiro em circulação; em 1875 já somavam 35.099 contos, ou seja 2,5 vezes a circulação fiduciária. Em 1890 ascendia a 47.000 contos, 4,5 vezes aquele valor. O crédito bancário teve uma subida ainda superior.

A política de obras públicas, sobretudo no sector dos transportes e comunicações era fundamental para acompanhar o que se passava na Europa e o enorme desenvolvimento tecnológico e industrial em todo o mundo, sobretudo no velho continente e nos EUA. O aumento da produtividade e do número de bens de consumo existentes e a melhoria no seu acesso, tinha multiplicado o comércio quer interno quer externo, por muitas vezes. De facto, em 1850, a Europa Ocidental e Central estão já cobertas por uma rede considerável de estradas, canais e caminhos-de-ferro.

De tudo estava Portugal afastado, quando não tinha as suas anteriores estruturas destruídas<sup>7</sup>. O instrumento principal do então Chefe do Governo foi a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, a primeira entidade criada em Portugal directamente vocacionada para o desenvolvimento integrado da economia.

A rede de caminho de ferro a nível nacional, de difícil concepção dadas as sensibilidades regionais e internacionais (Espanha), que houve que ultrapassar, ficou constituída em 1890<sup>8</sup>. A França pretendia ainda conseguir uma via rápida que, de Irun, ligasse aos portos portugueses nomeadamente Lisboa, de modo a poder exportar os seus produtos para as Américas, o que naquela altura era considerado mais económico.

A rede viária foi aumentada significativamente<sup>9</sup>. Todo este esforço teve também um efeito muito positivo na criação de empregos, na concentração de capitais e no alargamento do mercado.

Como complemento do atrás exposto, instalou-se o telégrafo que passou a ligar as cidades e vilas mais importantes e desenvolveram-se os portos e os transportes fluviais. Ainda no âmbito do telégrafo, Portugal beneficiou cedo da amarração do primeiro cabo submarino da Inglaterra, em Lisboa, seguindo-se Cabo Verde e Madeira.

A navegação a vapor desenvolve-se finalmente e são estabelecidas carreiras regulares para Angola e S. Tomé. Porém, para Moçambique falharam, sendo este território servido até ao fim do século por navios ingleses e alemães.

O mercado nacional torna-se único e a economia de subsistência sofreu um forte abalo.

Investiu-se fortemente na agricultura entre 1850 e 1890, que passou a ser um dos esteios da economia portuguesa, sem embargo de, neste período, ainda ocupar cerca de 70% da população activa portuguesa.

A produtividade aumentou o que para além de permitir um melhor abastecimento interno, criou excedentes exportáveis. Excepção para o trigo, de que Portugal se tornou um grande importador em virtude da concorrência do trigo americano com o qual o trigo nacional não tinha hipóteses de competir.

Os principais produtos de exportação foram o vinho, a cortiça, o gado, as frutas secas, as laranjas e até as amoreiras para alimentar os casulos do bicho da seda<sup>10</sup>. Para o fim, a maioria da exportação de cortiça era já trabalhada, devido ao aparecimento de dezenas de pequenas fábricas<sup>11</sup>.

Vários factores contribuiriam para este surto de desenvolvimento:

Diminuição da economia de subsistência; alargamento do mercado para produtos industriais, fomento da especialização, redução de baldios e pastos comuns nas regiões do Norte e Centro, cultivo de novas terras, sobretudo no Sul; redução das propriedades da Igreja e fim dos morgadios com a venda pública das melhores terras<sup>12</sup>; generalização do pagamento de serviços em dinheiro e não em géneros; melhoria do sistema fiscal; aumento das propriedades e sua modernização; modernização de alfaias agrícolas e inclusão de adubos, importação das primeiras máquinas agrícolas em 1860, para o trabalho dos cereais, no Sul.

No entanto esta “reforma” na estrutura agrícola do País ficou incompleta, já que o sector capitalista agrário se manteve débil; as exportações estavam muito condicionadas pela conjuntura do mercado externo, entrando em colapso facilmente; a zona de maior extensão agrícola, o Alentejo estava dependente basicamente do trigo e da cortiça, não sendo o primeiro, competitivo.

As condições geográficas e climáticas portuguesas tornam a produção agrícola muito instável e o tipo de produtos tradicionais, requer apenas uma mão-de-obra sazonal, com apenas cerca de dois meses de trabalho intensivo por ano. Tal facto acarreta que a maioria dos trabalhadores agrícolas tivesse que subsistir precariamente nas suas

pequenas terras e migrasse conforme as necessidades em mão-de-obra dos diferentes produtos. A aplicação de novas tecnologias ou maquinaria ao arroteamento e tratamento dos produtos agrícolas portugueses é também difícil<sup>13</sup>.

A agricultura de subsistência, obriga à emigração de muitos braços, cujas remessas monetárias, vão por outro lado permitir que as pequenas empresas agrícolas sobrevivam, evitando a falência que a sua improdutividade impunha.

O comércio interno na época do Fontismo teve um desenvolvimento enorme. Para além das feiras rurais que se mantiveram, apareceu o intermediário e uma nova geração de comerciantes que fizeram canalizar grande parte da produção para as cidades e para os grandes armazenistas.

Como seria de esperar as zonas que mais se desenvolveram foram aquelas que melhor acesso tinham aos transportes, nomeadamente ao caminho-de-ferro.

As exportações sofreram, como já se disse, um forte incremento. Assim, em 1848 cifravam-se em 8.084 contos, passando para 13.716 contos, em 1861; 20.032, em 1870; 29.662, em 1880 e 21.539 contos, em 1890, o que denota uma crise grave nos mercados exteriores e que ajudou a acabar com o modelo do Fontismo<sup>14</sup>.

As importações cresceram ainda a um ritmo superior e foram respectivamente para os mesmos anos de 10.731 contos, 24.720, 32.361 e 44.428. Tal facto desequilibrou ainda mais a balança de pagamentos.

Isto revela um problema estrutural de base quanto à capacidade produtiva do País incapaz de acompanhar a modernização da economia e as novas tecnologias. A devastação havida na primeira metade do século, já citada, fez também que Portugal falhasse a primeira revolução industrial. Desde então e até aos nossos dias nunca mais se conseguiu recuperar verdadeiramente deste atraso.

O comércio internacional e intercontinental sofreu um incremento notável com a navegação a vapor e a perda da hegemonia da Inglaterra, com o aparecimento em força dos EUA a partir de 1865 e da Alemanha, depois de 1870, e ainda com a corrida a África no último quartel do século. Todo este tráfico trouxe uma pressão concorrencial muito forte sobre os produtos portugueses<sup>15</sup>.

Em 1865 a Inglaterra era responsável por 66% das nossas exportações e 49% das importações. Em 1890 os valores desceram para 28 e 31%, respectivamente. O mesmo tipo de descida aconteceu com o Brasil. Em contrapartida surgem novos parceiros comerciais: os EUA, a Alemanha e a Espanha, no fim da década de 80.

Relativamente aos nossos territórios ultramarinos, só passam a ter alguma importância a partir de 1880, com o crescimento dos mercados em Angola e Moçambique, que absorvem parte dos produtos que não se consegue colocar noutros lugares<sup>16</sup>.

Com a implementação do modelo Fontista, Portugal passou a estar muito mais dependente do sistema internacional (isto é, passou a ser mais afectado com todas as suas mudanças), em virtude da abertura ao exterior, da melhoria dos transportes, dos fluxos financeiros e do aumento dos meios de comunicação de massas. A acrescentar a isto há a vertente cultural, no sentido em que as ideias, os hábitos e o conhecimento do que se passava no exterior nomeadamente nas grandes capitais europeias, exercia uma influência muito grande sobre a burguesia e a intelectualidade portuguesa.

Quanto à indústria o Fontismo pretendia que a industrialização do País copiasse o modelo ocidental liberal, fosse competitiva e virada para a exportação. Pretendia ainda que o motor da indústria fosse a iniciativa privada e não houvesse entraves à livre circulação de pessoas e capitais.

Este tipo de modelo é uma excepção na tradição nacional, e no que se implementaria a seguir, praticamente até à entrada de Portugal na CEE, e que era um modelo mais fechado voltado para o consumo interno pouco competitivo e muito dependente do Estado.

Um levantamento do parque industrial realizado em 1852, revelou a existência de 362 fábricas, com mais de 10 empregados cuja força de trabalho totalizava 16.000 operários e que praticamente não utilizava a força motriz a vapor.

Era uma indústria tradicional, pré revolução industrial. Para além disto existiam uns milhares de ofícios artesanais virados para o mercado regional e cuja permuta era dificultada pela falta de vias de comunicação.

Com o Fontismo esta actividade artesanal entra em recessão, devido ao acesso a produtos vindos de centros de produção maiores<sup>17</sup>. Estas actividades familiares ajudam a manter de pé a pequena propriedade agrícola.

A indústria cresce muito modestamente e apesar de, em 1881, haver já instalados 10.000 HP de potência a vapor (10 vezes mais que em 1850), tal equivalia à potência de uma única grande fábrica inglesa desse tempo. Naquele ano já 56% de fábricas portuguesas usavam energia a vapor e os operários subiram para 90.998 (mas apenas 10% trabalham nas unidades movidas a vapor).

O valor de produtos manufacturados aumenta a partir de 1880, mas resume-se a meia dúzia de artigos: cortiça em obra, têxteis de algodão, ourivesaria, sapatos e chapéus.

Arranca também a indústria de conservas de peixe<sup>18</sup>.

A indústria pesada continua afastada e a inovação tecnológica chega muito devagar, mantendo o País com largas dependências exteriores.

As premissas em que assentou o desenvolvimento do Fontismo acabaram por ser as

mesmas que o impediram de se desenvolver plenamente. Só a partir de 1892, quando se impõem pautas alfandegárias fortes, tanto na Metrópole como no Ultramar é que as indústrias portuguesas não competitivas conseguem encontrar mercado para os seus produtos.

Naturalmente existem condicionantes ao pleno desenvolvimento industrial português e à competitividade dos seus produtos:

- A periferia do País, que tornava mais caro o transporte dos produtos e a sua colocação noutros mercados;
- A pequenez do mercado nacional;
- A pouca dimensão das unidades industriais;
- A falta de capacidade de modernização tecnológica;
- Falta de financiamento;
- Falta de investigação científica;
- Demora na mudança de mentalidade dos empresários;
- A excessiva influência que factores exógenos à vida nacional - e que os governos portugueses não dominam -, têm na economia nacional.

Todos estes factores se interligam numa relação causa/efeito que é muito difícil de modificar e que, para além de consequências económicas e sociais têm, normalmente consequências políticas.

Entre 1890 e 1893 o modelo do Fontismo esgota-se. A crise nos mercados internacionais, para onde não se conseguia exportar, mas mantendo as necessidades de importação; a quebra nas receitas dos emigrantes, a crise política originada pelo “ultimatum” e dificuldades em arranjar crédito, foram-lhe fatais.

Em termos económicos, pôs-se um travão ao liberalismo, impondo-se um modelo mais proteccionista, virado para o mercado interno, onde entrava já o ultramarino. Este sistema iria manter-se até 1930.

A instabilidade criada veio trazer de novo, ao fim de 40 anos, a tentação das intervenções militares e o recurso a governos fortes, quiçá ditaduras. O regime, no entanto, não se conseguiu reformar e foi ele próprio que ficou em causa. Em 5 de Outubro de 1910, caía.

O “Império” Português em África<sup>19</sup> pode dizer-se que começa finalmente com o reconhecimento da independência do Brasil, em 1825, mas na prática só ganha substância com a “corrida a África” no final do século XIX.

De facto, até 1850, a sucessão de catástrofes sociais e políticas, impediram que qualquer governo se preocupasse com África onde a ocupação efectiva portuguesa, apesar de centenária, se limitava a algumas zonas do litoral, havendo uma vastidão do hinterland por conhecer, delimitar e ocupar. A directiva de Sá da Bandeira, de 1836, visando a substituição do império brasileiro pelo africano não encontrou, assim, terreno fértil para medrar, nomeadamente em encontrar recursos para ocupar e desenvolver a bacia do

Congo, entre 1850 e 1870. Deste modo a principal actividade económica no período é o tráfico de escravos, que é combatido desde 1807, recebe um golpe mortal em 1850, com a proibição da escravatura no Brasil e se mantém na clandestinidade, sobretudo em Moçambique, por mais algumas décadas.

A estratégia seguinte é definida pelo ministro Andrade Corvo que domina a política colonial até 1879. Tendo em vista objectivos mais limitados e a antecipação dos interesses das grandes potências sobre África pretendeu consolidar a posição portuguesa em Angola e Moçambique. Defende uma política liberal de investimento estrangeiro e que a economia imperial deve estar ligada às colónias inglesas do Transval.

Dado Portugal não ter recursos financeiros para o desenvolvimento tenta que as grandes obras sejam feitas por empresas mistas de capital estrangeiro, especialmente inglês e americano. Andrade Corvo chega a defender que Portugal poderia funcionar como porta de entrada dos EUA na Europa. A estratégia colhe alguns resultados. Terminam as difíceis operações militares, a escravatura é ilegalizada, existe afluência de capitais estrangeiros e desenvolvem-se algumas grandes plantações.

Projectam-se, em seguida, as infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento e ao avanço para o interior. Moçambique toma a primazia, devido aos seus bons portos naturais e à rivalidade anglo-boer, existente desde 1835.

Andrade Corvo aproveita esta rivalidade para garantir apoios ingleses à nossa fixação no litoral e ao desenvolvimento dos portos, caminhos-de-ferro e estradas para o interior.

Em 1879 assina-se o Tratado de Lourenço Marques que é o coroar de toda esta estratégia. A Inglaterra também ganhava, já que completara o cerco aos Boers. A posse da cidade de Lourenço Marques (e respectivo porto) foi mais difícil tendo que se recorrer à arbitragem internacional do Presidente Francês MacMahon, que foi favorável a Portugal.

A estratégia foi aplicada também ao Estado da Índia onde se conseguiu construir o caminho-de-ferro de Mormugão (que servia o respectivo Porto e o interior do território) com capitais ingleses.

Andrade Corvo perspectivava ainda, a negociação de um acordo com a Inglaterra para o controle do Rio Congo, antes que outras potências cobiçassem a zona.

A queda do governo e o afastamento do ministro impediu a plena concretização de tudo isto. O “ultimatum” de 1890 e a agitação social e política que se lhe seguiu coincidiu com uma das piores crises económicas nacionais.

Acontecimentos no Brasil fizeram cair as remessas dos emigrantes o que era fundamental para equilibrar a balança de pagamentos. Ao mesmo tempo a empresa Baring Brothers, banqueiros tradicionais do governo português, abriu falência, privando Lisboa de créditos e dificultando as operações no exterior.



Por falta de divisas o Banco de Portugal tornou inconvertíveis as notas, em 1891, o que se repercutiu no mundo económico e financeiro. Aumenta o deficit do orçamento e a dívida interna e externa. Os governos caem uns a seguir aos outros. Em 1893 deixa-se de pagar os juros e amortizações da dívida externa.

Esta situação financeira aflitiva, explica a paragem da acção civilizadora em África entre 1890 e 94, numa altura em que esta era mais imprescindível, por via do estabelecido na Conferência de Berlim.

A resposta a esta conjuntura não foi fácil e demorou cerca de dez anos a implementar-se.

Sabendo-se que os mercados de exportação que foram perdidos não eram recuperáveis, impunha-se a protecção do mercado nacional, tanto na Metrópole como no Ultramar. Estabeleceu-se por isso uma pauta alfandegária, em 1892, de cariz proteccionista, o “ágio de ouro”, no valor de 20% sobre as mercadorias importadas. Estas medidas fomentaram a troca comercial entre a Metrópole e o Ultramar, que havia duplicado entre 1861 e 1891. No fim do século XIX, este intercâmbio representa 3% de importações da Metrópole e 10% das suas exportações. À data da proclamação da República estes valores tinham aumentado respectivamente para 4 e 15%. Em vinte anos, portanto, a importância do mercado colonial triplicou<sup>20</sup>.

Moçambique é o território que necessita de medidas com maior prioridade em virtude da presença na zona das principais potências europeias e onde existem equilíbrios instáveis. Por razões financeiras as expedições militares base da ocupação efectiva, só se efectuam - com assinalável êxito, aliás, - a partir de 1894. É o Comissário António Enes que salva Moçambique pela criação de um novo modelo económico. Combinou a aplicação da pauta de 1892 com um tratamento de privilégio ao capital estrangeiro a fim de atrair os recursos de que não se dispunha. Formam-se companhias magesáticas (Companhia de Moçambique e Companhia do Niassa), com capitais estrangeiros e com amplos poderes. Tecnicamente a soberania continuava portuguesa, mas na prática grandes zonas do território estavam debaixo de influência estrangeira. O modelo não era bom, mas era o possível.

Estas concessões, passaram a ser controladas pela “lei travão” do governo de Hintze Ribeiro, que vigorou até 1901<sup>21</sup>.

A construção da linha da Beira é entregue a uma companhia inglesa que, por contrato, fica com o direito à administração do Porto da Beira por 50 anos. Esta linha entra em funcionamento em Setembro de 1898.

Funda-se a Companhia do Niassa disputada por capital francês, alemão e inglês e que arranca em 1893. Fica autorizada a administrar uma zona no norte por 35 anos, a que corresponde 25% de Moçambique. Antes da Grande Guerra e por acordo secreto com os ingleses, passam os alemães a controlar esta companhia. Os alemães, aliás, investem no

norte de Moçambique e passam a dominar o comércio a norte do Zambeze. Tornam-se nítidos os desígnios políticos da Alemanha na zona<sup>22</sup>. A França também dispõe de pequenas empresas como a Boror e a Mandal.

Em 1892, é criada a Companhia da Zambézia com capitais franceses e alemães, que irá dominar a produção do açúcar, sisal e copra, na Zambézia.

Este domínio do capital estrangeiro explica, juntamente com o grande contrabando existente, as fracas trocas comerciais com a Metrópole que, em 1901, por exemplo, se cifram por metade das angolanas e são inferiores às de S. Tomé.

Em 1895 é inaugurado o caminho-de-ferro entre Lourenço Marques e Pretória, mais tarde com ligações à Suazilândia e à Niassalândia. Em 1895 é inaugurada a linha da Beira que serve a Rodésia. Em 1900 eram das linhas com mais movimento de todo o Continente, sendo factor de rápido desenvolvimento das povoações por elas servidas.

Moçambique era, aliás, o território que mais depressa avançava na ocupação efectiva e sistemática com o apoio do Exército e Armada Nacionais. Criou-se o “imposto da palhota” que pretendia sujeitar toda a população e obrigá-la a trabalhar já que, pelo menos em parte, era pago em dinheiro. Ajustou-se o trabalho emigrante através de convenções nomeadamente com o Transval, Cabo e a Rodésia, com vantagens para Moçambique e que sofreram revisões posteriores<sup>23</sup>.

Em Angola aplicou-se uma política semelhante embora mais tarde e em menor escala. As razões para tal prendem-se com o facto do território estar fora de disputas internacionais nesta época e do comércio se desenvolver, maioritariamente, com o interior através de um sistema de caravanas. Os dois maiores produtos de exportação eram a borracha e o café que eram, na sua maioria, recolhidos pelos indígenas.

Em 1870 exportaram-se 70 toneladas de borracha, mas esta quantidade subiu para 2.046 em 1892 e 3.380 toneladas em 1899<sup>24</sup>.

A partir desta data a cotação da borracha natural desceu, devido à concorrência da borracha sintética, o que fez cair a exportação, em 1909, para 2.897 toneladas a preços baixos, caindo progressivamente para zero o que causou uma crise acentuada nos circuitos tradicionais do território.

A crise é agravada pela queda do café, devido à invasão daquele produto pelo Brasil (que era de qualidade superior), o que fez baixar o preço nos mercados.

Esta crise abriu caminho para o desenvolvimento da economia de plantação o que implicava a ocupação efectiva. Daí que a prioridade das campanhas de pacificação se tenha voltado para Angola com o virar do século.

Também se seguiu a política da concessão de parte do território a companhias majestáticas, mas com menor volume e sucesso que em Moçambique. Assim é criada a

Companhia de Moçamedes com capitais franceses que acaba por se inviabilizar.

Lançam-se os projectos de caminho de ferro necessários ao desenvolvimento e ao escoamento dos produtos do hinterland<sup>25</sup>. Mas aqui os troços a construir são muito extensos e atravessam zonas mal controladas e conhecidas. E, ao contrário de Moçambique, não são vitais aos interesses ingleses.

Daí que os principais capitais estrangeiros em Angola sejam alemães, franceses, belgas e sul-africanos.

O “comboio” anda devagar. Só em 1899 está concluída a primeira linha que liga Luanda a Ambaca, em 340 Km, prolongando-se até Malange, em 1909<sup>26</sup>. E isto apesar da maior esperança dos governantes em Lisboa ser o de transformar Angola - que passou a ser a jóia da coroa do império -, num novo Brasil. Houve planos para fomentar a fixação branca no planalto central e aí desenvolver plantações sobretudo de algodão e café.

Com o início do século XX pensou-se em duas novas linhas de caminho de ferro para o Katanga, a leste e para o Sudoeste Africano, na altura em mãos alemãs. Este último progresso falha devido à oposição de Cecil Rhodes e ao acordo anglo-alemão de 1898, que reconhecia aos alemães a influência no sul de Angola.

A ligação ao Katanga irá avançar mercê da gestão de um complexo jogo de interesses. Nasce o caminho-de-ferro do Lobito cuja exploração (bem como os direitos de mineração numa faixa de 120 Km para cada lado da linha) é concedida a Robert Williams<sup>27</sup>, por 99 anos. Em troca, aquele compromete-se a formar uma empresa portuguesa, fazer um depósito inicial e abrir o primeiro troço num prazo de três anos. Estava-se a 28 de Novembro de 1902<sup>28</sup>.

Em 1905, dá-se início à construção da linha de Moçamedes, na direcção de Huila, contrariando os desejos alemães e de Cecil Rhodes, interessados em que a mesma fosse para sul. A linha só ficou construída depois da guerra acabar e pouco mais avançou para além daquela última localidade.

Quando Norton de Matos chegou a Angola em 1912, considerou vitais as comunicações para o interior e para além do caminho-de-ferro incentivou a construção de estradas de terra batida<sup>29</sup>.

O desenvolvimento da economia de plantação deu-se em todos os territórios, à excepção de Cabo Verde, onde não havia condições geográficas para tal, à medida que as forças militares foram conseguindo a pacificação. Esta teve, em geral, sucesso e diferiu das efectuadas pelas outras potências no sentido em que sempre as autoridades portuguesas conseguiram a colaboração das autoridades gentias e em que a força militar pretendia mais impressionar e conquistar a adesão das populações, em vez de as destruir ou esmagar.

Depois de Angola o esforço de pacificação passou para a Guiné e Timor. S. Tomé, onde não foi necessário fazer nenhuma campanha de pacificação, era já o terceiro produtor mundial de cacau, em 1908<sup>30</sup>. Sobre as condições de trabalho em S. Tomé, que na realidade eram de semi - escravatura, foi lançada internacionalmente uma campanha, pelas principais empresas chocolateiras inglesas. Foi nomeada uma comissão que produz um relatório desfavorável às autoridades portuguesas chegando a ser submetida no Congresso dos EUA uma proposta para proibir a importação de cacau de S. Tomé.

As autoridades portuguesas, reagiram reprimindo os abusos mais notórios e a campanha diminui. Destaca-se Norton de Matos que tenta implementar a ideia do trabalho assalariado, em substituição do semi-forçado.

Os principais produtos conseguidos com a economia das plantações são o açúcar, o caju e a copra, em Moçambique; o café, a cera, a borracha e o açúcar, em Angola; o cacau e o café em S. Tomé.

O algodão falha, apesar de ser uma grande aposta, já que a produção nunca conseguiu obtê-lo a preços competitivos.

Os produtos vinham à Metrópole e eram reexportados o que onerava toda a operação.

A indústria praticamente não se instalou nos territórios ultramarinos, até porque a política oficial não a incentivava.

Algumas indústrias chegaram a ser proibidas como as de bebidas alcoólicas locais e o fabrico de pólvora, pelos indígenas. Apenas se permitiu a existência de fábricas rudimentares que produzissem bens que não fossem possíveis importar da Metrópole, ou que tivessem a ver com a preparação de produtos locais para exportação<sup>31</sup>.

De tudo resultou um desenvolvimento lento da economia e na ocupação efectiva do território.

No final da Primeira Grande Guerra, o terceiro império está consolidado nas suas linhas mestras. Tem aceitação internacional e contam-se 13.000 empresas em Angola e 11.000 em Moçambique, o dobro do que se registava em 1890. Os territórios estão, no geral, ocupados e pacificados, as comunicações estabelecidas e as bases da economia de plantação lançadas. O longo e sinuoso caminho percorrido e os custos e sofrimentos de toda a espécie foram, para uma pequena potência como Portugal, a atravessar uma das piores crises da sua História, quase "Homéricos".

O modelo económico no pós-guerra, vai manter-se até à crise geral mundial a partir de 1929.

A ameaça internacional às colónias portuguesas baixou muito após a assinatura do Tratado de Versailles e o fim do império alemão em África.

As novas linhas de força da situação mundial estavam a ser definidas e a Sociedade das Nações estava em construção. Pensavam os governantes da República que estavam criadas as condições para o desenvolvimento da economia colonial.

Pretendeu-se - e nisso diferia-se do modelo anterior, fomentar a pequena economia autónoma, baseado em recursos próprios e aproveitando as infra-estruturas já criadas deixando para o capital estrangeiro as actividades que estivessem fora das possibilidades nacionais. Esta política implicava uma maior descentralização administrativa, ensaiada em 1914 e reforçada em 1920<sup>32</sup>. São nomeados Altos-Comissários, para Angola e Moçambique, com plenos poderes para gerir o orçamento, dirigir os bancos e contrair dívidas.

Para Angola seguiu Norton de Matos com uma mão cheia de grandes projectos e um número elevado de funcionários na sua equipa.

Das suas ideias destacam-se:

- Abertura ao capital estrangeiro nas actividades em que não houvesse capacidade nacional. Cita-se o caso da Diamang, como ilustrativo e cujo contrato é assinado em 1921<sup>33</sup>;
- Licenças dadas a empresas americanas para prospecção de petróleo, que não obtêm resultados;
- Inúmeros projectos de infra-estruturas, estradas, porto no Rio Congo, melhoria do porto e caminho-de-ferro de Luanda e alargamento de várias cidades, sobretudo nos planaltos interiores, etc.;
- Aumento da produção de produtos com características de exportação como era o caso do algodão e do milho;
- Melhoria das condições de trabalho dos indígenas com a vulgarização do pagamento do salário em dinheiro, de modo a afastar quaisquer críticas internacionais<sup>34</sup>. Inicia-se, embora timidamente, a extensão da rede administrativa e a cobertura sanitária e educativa às populações.

As medidas adoptadas produziram bons resultados até 1923. Deste modo a produção de açúcar passou de 1.717 toneladas, em 1910, para 7.665 toneladas, em 1922; o algodão, de 144 toneladas em 1910, para 749 toneladas, em 1922; o milho, de 350 toneladas em 1910 para 37.058 toneladas, em 1922; o óleo de palma, de 482 toneladas, em 1910, para 3.029 toneladas, em 1922 e o café que passou de 6.056 toneladas, em 1910, para 10.304 toneladas, em 1922.

A produção de diamantes aumentou geometricamente: de 6.800 carates em 1918, para 48.500, em 1919 e 93.500, em 1920.

Em 1923, sobrevém uma crise financeira grave com falta de créditos externos e atraso na conclusão de algumas grandes obras. Dá-se uma quebra no valor dos produtos tropicais ao passo que aumentam as críticas à administração portuguesa o que dificulta ainda mais o crédito. As tentativas de Norton de Matos para obter financiamento em Londres e nos

EUA, falham.

As dívidas são imensas e não há capacidade de as pagar. O Banco Nacional Ultramarino, principal financiador de Angola, não permite transferências. A actividade económica em Angola está semi paralisada em 1925/6 no auge da crise e as trocas com a Metrópole caem drasticamente.

Em Moçambique as semelhanças são muitas, embora numa escala menor. O Alto-Comissário é Brito Camacho. As dificuldades são acrescidas pela má vizinhança da República da África do Sul (RAS), que não esconde as suas ambições sobre Lourenço Marques, a Beira e outras posições.

A crise financeira surge em 1922, nas transferências com o BNU, o que obriga à transacção com dinheiro português e leva os bancos ingleses, em protesto, a cessarem a actividade.

O Banco Colonial Agrícola fecha em 1925. O impacto da crise é, todavia, menor que em Angola pelo facto das companhias magestáticas, dominarem metade do território e terem autonomia financeira, entrar dinheiro “invisível”, através dos credores de passagem e dos emigrantes e, ainda, pelo facto de endividamento inicial ter sido mais baixo. Aumenta o mercado negro de divisas e Moçambique tem dificuldades na balança de pagamentos até 1928, quando se renegoceia a convenção com a RAS.

A crise financeira no Ultramar acompanha a crise financeira do fim da República. As exportações da Metrópole para África sofrem reduções drásticas.

Entre 1924 e 1929 procuram-se soluções para a crise:

- Criação do Banco de Angola, como banco emissor tentando, desse modo, sanear a difícil situação do BNU;
- Abertura de linha de crédito a baixo juro, para o Ultramar, com as disponibilidades da Metrópole;
- Promoção da importação de produtos coloniais para consumo na Metrópole.

Há uma política geral de restrições que se prolonga até 1929 e que cai muito mal nos territórios de África. Não se resolvem os problemas de fundo.

O Banco de Angola retira a antiga moeda de circulação e lança uma nova, o que transforma as fortunas existentes em moeda inconvertível. A reacção dos colonos não se fez esperar, organizando um “lock-out”, em Angola, entre Julho e Agosto de 1928, chegando-se a planear o rapto do Alto-Comissário. A lei marcial é declarada e fica em vigor em muitos distritos por mais de três meses. Os protestos continuam mas, de Lisboa, o novo Ministro das Finanças, Oliveira Salazar, nada permite que ponha em causa a estabilidade do escudo. Em resposta a mais relatórios internacionais críticos da situação social na África portuguesa<sup>35</sup>, é publicado o decreto-lei 16199 de Janeiro de 1929 que regula o trabalho indígena no Império português<sup>36</sup>. A lei encontra oposição que se vai

somar ao mau ambiente já existente<sup>37</sup>.

A crise agrava-se a partir de 1929 com a crise geral. Os colonos reclamam ajuda financeira, mas Lisboa recusa.

Salazar, o todo poderoso ministro das Finanças, tem uma visão para o Império, que é defendida no Acto Colonial: O Espaço Económico Português constitui um todo. O Ministro das Finanças entende que a crise vai ser prolongada, que o crescimento rápido é impossível e que é um erro tomar medidas avulsas que são panaceia de curta duração. Pretende apostar em medidas de fundo e estruturais.

Pára os créditos e age em três áreas:

- Volta à centralização administrativa e económica pondo fim à autonomia financeira: tudo era fixado em Lisboa;
- Impõe o princípio do equilíbrio orçamental, à semelhança do que se passava na Metrópole<sup>38</sup>;
- Desenvolve as trocas comerciais entre a Metrópole e os territórios do Ultramar de modo a combater a crise internacional e a reforçar a ligação entre as partes.

Este terceiro ponto afigura-se como o mais importante. Para o implementar, começou por impor o controlo dos câmbios, em 1931-32, e a obrigação de todas as entidades que recebessem divisas, de entregarem grande parte delas para um fundo comum<sup>39</sup>, que os redistribuía em função das necessidades, ou seja quando os produtos não pudessem ser comprados à Metrópole, em escudos.

A longo prazo, Lisboa obtém um fluxo importante de divisas vindas do Ultramar, as importações reduzem-se e as compras à Metrópole aumentam.

Estas medidas de controlo cambial mantiveram-se até à Descolonização e foram o mais importante instrumento de controlo da economia ultramarina.

Todo este sistema obrigava a uma maior interdependência das economias o que representava a consecução de um objectivo político.

Em 1928 renova-se a convenção com o Transval; em 1931 o Caminho-de-ferro de Benguela passa a servir o Katanga e inaugura-se, em 1935, a ligação ferroviária com a Niassalândia, a qual só foi concluída muito mais tarde. Tudo isto aumentou ainda mais a captação de divisas, que ajuda a superar a crise dos anos 30. As pautas alfandegárias sofrem alterações de modo a proteger os produtos e aumentar as dependências Colónias / Metrópole. Os preços de exportação são regulados pelo Estado.

A organização corporativa é estendida ao Ultramar com o intuito de controlar o comércio externo, para o que são criadas as Juntas de Exportação do algodão, cereais e café<sup>40</sup>.

Este aumento do poder do Estado no controlo da economia permitia favorecer um ou

outro produto, ou um ou outro grupo social, conforme as exigências do momento.

Analisemos alguns casos para um correcto entendimento do sistema: aumentou-se significativamente a cultura do algodão tornando-a obrigatória em vastas zonas de Angola e Moçambique. Este algodão era comprado pela Metrópole, a partir de 1932, acima do preço do mercado internacional, abastecendo-se assim toda a indústria nacional. Compensava-se desse modo, a queda do valor dos produtos tropicais e defendia-se a indústria portuguesa, que reganhava os mercados, nomeadamente o de Moçambique, onde destronam os têxteis indianos e ingleses. Por outro lado, impede-se a instalação de fábricas têxteis no Ultramar apesar dos pedidos existentes<sup>41</sup>.

O Ultramar é também fundamental para a colocação dos excedentes de vinhos. Na década de 30 mais de 50% dos nossos vinhos comuns seguem para lá.

O açúcar ultramarino é, por sua vez, protegido tendo-se proibido a plantação de beterraba na Metrópole, logo em 1927-28. O consumidor português pagava o açúcar mais caro do que o existente no mercado mundial, favorecendo-se sobretudo Angola e Cabo Verde. A mesma situação se passava com as oleaginosas e o milho embora, neste caso, os agricultores da parte europeia de Portugal fossem protegidos, pois assegurava-se em primeiro lugar o escoamento dos seus produtos.

As medidas tomadas, não beliscavam, todavia, os contratos com as companhias entregues ao capital estrangeiro, que foram totalmente respeitados<sup>42</sup>.

A paragem das obras do Estado é de certo modo compensada pelo funcionamento das infra-estruturas entretanto feitas, nomeadamente os corredores de comunicação, apesar de só no caso de Lourenço Marques pertencerem ao Estado.

O "Império" toma assim maior importância no comércio português: em 1924-30 estava na origem de 7 a 8% das importações, passando para 11 a 13% na década de 30; quanto às exportações, pára-se a curva descendente, que vinha de 1922, que tinha caído de 16% naquele ano para 10%, em 1930, retomando-se o sentido ascendente, com uma média de 12 a 13% até 1939.

Com o início do segundo conflito mundial, resolveu-se o problema da baixa de preços dos produtos coloniais, que subiram bastante mas, por outro lado, tornava-se muito difícil transporta-los por via marítima devido às restrições impostas pela Guerra. Os fretes marítimos eram apenas feitos através da marinha nacional (que era reduzida), ou por acordos directos entre governos<sup>43</sup>.

O tráfego entre o Ultramar e a Metrópole cresceu exponencialmente sobretudo em termos de importações para esta, que passaram de 10% em 1938, para 12-13%, em 1939/40; 17%, em 1941; 23%, em 1942 e 17-19%, em 1943-45.

As reexportações a partir de Lisboa duplicam durante a guerra em termos financeiros. A situação permite ainda a negociação directa para a obtenção de produtos vitais ao



abastecimento do País<sup>44</sup>. As exportações da Metrópole também aumentam, mas apenas significativamente a partir de 1943 por falta de transporte: nesse ano, o Ultramar absorve 15% das exportações que, em 1945, representam já 24%. São valores record que ultrapassam os obtidos durante a Primeira Grande Guerra.

A guerra prejudicou, por outro lado, a obtenção de produtos manufacturados e de sobressalentes para a maquinaria existente nomeadamente, o Caminho-de-ferro. A Inglaterra não estava em condições de ajudar a resolver o problema e existia má vontade dos sul-africanos pois acusavam as autoridades de complacência relativamente às actividades da numerosa colónia de refugiados do Eixo em Angola e Moçambique<sup>45</sup>. É feito um apelo aos EUA, em 1942, que acabam por fornecer material ferroviário, camiões, máquinas e alguns aviões para os incipientes transportes aéreos já existentes. Esta ajuda americana tornou os EUA bem vistos na África portuguesa o que vai potenciar a sua acção no pós-guerra.

A falta de transportes sentida durante a guerra, provoca novo clamor dos habitantes das colónias relativamente à falta de indústrias e à sua dependência da Metrópole em produtos manufacturados. Por outro lado muitas empresas nacionais pretendiam modernizar-se e expandir-se para África. O governo atendeu os pedidos e mudou de política a partir de 1942. Em 1944 são autorizadas uma fábrica de algodão em Angola e outra em Moçambique. É um começo, embora tímido. Nesse ano o grupo Champalimaud implanta-se em Moçambique com uma cimenteira e várias empresas fazem inúmeros projectos nos sectores das bebidas, conservas, metalurgia ligeira, material de construção, etc.

Nas finanças acaba o monopólio do Banco de Angola e do BNU. O Banco Português do Atlântico instala-se em Angola através da Fundação Cupertino de Miranda. Por estes anos acabam ainda os contratos leoninos, das companhias magestáticas, em Moçambique, passando o controle das suas infra-estruturas para o Estado.

O fim da guerra e as inovações feitas abrem uma nova era de prosperidade para os territórios ultramarinos, sendo possível pensar-se novamente em grandes projectos relativos a estradas, exploração de minérios, incremento de indústrias, etc.<sup>46</sup>.

Mas em termos políticos e sociais o fim da guerra também iria trazer mudanças... No fim do conflito, Portugal está numa posição financeira invejável<sup>47</sup>. As reservas são elevadas, a balança de pagamentos é muito positiva, as empresas acumularam lucros fora do normal e os bancos têm uma relação depósitos/créditos, nada habitual.

Estava aberto, pelo menos aparentemente, o caminho para um desenvolvimento rápido e, nesse sentido recebeu o governo sucessivas pressões. Porém a sua decisão foi no sentido de optar por um desenvolvimento lento, prolongado e sustentado.

Esta decisão é sobretudo política e assenta na seguinte ordem de razões:

- O desenvolvimento do Ultramar deveria acompanhar o ritmo dos planos económicos da

Metrópole de molde a reforçar a interdependência dentro do espaço económico português;

- Evitar que um desenvolvimento rápido criasse dependências do exterior, desequilíbrios súbitos, ou pudesse alterar a paz social existente<sup>48</sup>;

- As reservas e créditos portugueses estão maioritariamente na zona da libra, havendo motivos políticos em querer favorecer a Inglaterra relativamente a outros países, devido à situação do pós-guerra, as indústrias inglesas terem dificuldades em dar conta das solicitações feitas;

- Existirem poucas reservas em dólares que estavam previstas serem aplicadas prioritariamente na Metrópole, além do que se pretendia afastar os EUA dos territórios africanos portugueses;

Entre 1945 e 1953 é lançado, finalmente, um programa de investimentos vasto mas todo ele, controlado pelo Estado Português e de aplicação gradual.

Em Moçambique existem os problemas mais prementes devido ao termo dos contratos com as Companhias Magestáticas. As relações com os países vizinhos RAS e Rodésia, melhoram muito no pós-guerra deixando de haver problemas quanto à manutenção da soberania portuguesa. Mas havia preocupação com o que poderia resultar do fim das concessões citadas. São necessários investimentos para não deixar degradar a qualidade dos serviços prestados pelas infra-estruturas ferroviárias e, nesse âmbito, se empenham a Inglaterra, o governo da Rodésia e da RAS, bem como o Estado Português que pretendia passar a administrar directamente os portos e os caminhos-de-ferro por os considerar de interesse estratégico. Conseguem-se um acordo, em 1948, mas há problemas com os créditos ingleses o que só fica resolvido em 1950. De qualquer modo é adquirido o Caminho de Ferro da Beira, em consequência da nacionalização dos caminhos de ferro britânicos, por quatro milhões de libras (D.L. 37347)<sup>49</sup>.

Moçambique é também autorizado a contrair um empréstimo de um milhão de contos para investir em transportes, onde há a realçar a construção da nova linha do Tete, que se iria ligar à Beira. Mas continua a haver demoras na resposta da indústria inglesa e dificuldades de pagamento à zona do dólar. Em 1949, o governo altera a política seguida e apesar de ter recusado o plano Marshall, fez uma excepção relativamente a este crédito. O pedido foi muito bem recebido pelos EUA sobretudo pela mudança política de Lisboa e por poder passar a controlar as vendas de produção de urânio de Moçambique<sup>50</sup>.

Com a RAS, renovou-se o acordo para a contratação de trabalhadores emigrantes, em 1939, até uma das partes o denunciar sendo as relações no pós-guerra excelentes<sup>51</sup>.

Completa-se em Moçambique a rede ferroviária com as ligações a Tete e à Niassalândia. Desenvolve-se a produção de carvão, que é exportado em larga escala, e do urânio.

Resta acrescentar que o problema da contratação dos trabalhadores foi regulado por portaria de 1943. O trabalho compulsivo passou a ilegal, mas todos os homens entre os 18 e 55 anos são obrigados a trabalhar cinco dias por ano nas obras públicas, ou a pagarem um imposto especial como dispensa.

Passa a haver tendência para que as exportações sejam feitas directamente dos diferentes territórios sem terem de passar por Lisboa, o que não implica qualquer problema, já que todas as divisas das províncias ultramarinas, são controladas centralmente.

Em Angola fazem-se também investimentos no âmbito dos transportes, embora em menor escala do que em Moçambique. Em contrapartida há vultuosos investimentos feitos pelo sector privado na área das plantações. A produção do sisal passou de 13.000 toneladas, em 1946, para 20.000, em 1950 e o milho de 115.000 para 189.000 toneladas. O valor do café aumentou muito, devido à elevada cotação no mercado e mantém o primeiro lugar nas exportações logo seguido pelos diamantes.

Crescem os projectos ainda relacionados com o sonho da colonização branca dos grandes planaltos, agora com a implementação de indústria ligeira. Era necessária energia e surgem os projectos das barragens hidroeléctricas cuja maior é aprovada no início dos anos 50, para o Vale do Cunene.

O plano quinquenal (1951-55), previa investimentos em Angola de 1.300.000 contos<sup>52</sup>.

Até 1953 não há grande encorajamento ao investimento estrangeiro, embora não se toque no que já existe. No entanto os EUA reforçam os seus laços com Angola e tornam-se no seu principal comprador estrangeiro.

Uma palavra para Timor onde a devastação causada pelas ocupações australiana e japonesa, obrigou a reconstruir praticamente tudo do zero. A começar pelas casas.

A partir de 1953 inicia-se um período de desenvolvimento mais rápido, da economia ultramarina.

O plano quinquenal para Angola é substituído por outro (1953-58), mais ambicioso e que duplica o valor das verbas atribuídas.

Desta vez a prioridade é Angola. O novo plano prevê uma colonização branca mais intensiva, com o desenvolvimento de colonatos agrícolas<sup>53</sup>; a mineração alargada, onde em Angola se dá início à exploração de petróleo e ferro.

Entre 1952 e 1955 é concedida à empresa belga Petrofine<sup>54</sup>, a concessão de prospecção a Sul de Luanda. De facto é encontrado petróleo mas em quantidade menor do que aquilo que aquela empresa estimou, o que a leva, por erro de cálculo, a abrir uma refinaria em Luanda. Em 1955 novo concurso para prospecção de petróleo é aberto e desta vez é ganho pela Gulf Oil<sup>55</sup>. A pesquisa em Cabinda tem início em 1958, descobrindo-se um novo lençol muito superior ao anterior, cuja exploração em força se deu nos anos 60<sup>56</sup>.

O ferro começou a ser explorado no centro de Angola, em 1956 e em termos tais que

obrigou à ampliação do Porto de Moçamedes e à construção de uma linha de caminho de ferro. Há um forte investimento de capitais alemães e é para a Alemanha que é exportado a maioria do minério que, em 1958, atinge já as 287.000 toneladas.

A Diamang é a única grande companhia já estabelecida que aumenta os seus privilégios, e com reflexos muito positivos para o Estado Português<sup>57</sup>. Em 1958 os diamantes já valem 548.000 contos.

Em Moçambique desenvolve-se a produção de cobre e carvão, fazendo aumentar a exploração mineira no conjunto das exportações ultramarinas.

O programa da construção de barragens continua, prevendo-se a sua conclusão antes de serem levantadas as indústrias ligeiras previstas - isto numa altura em que arrancava a indústria pesada na Metrópole.

Em Angola são construídas as barragens de Mabuba, em 1954; Biopio na zona de Lobito/Benguela, em 1959 barragem da Matala, no Sul. A construção das barragens foi antecedida da instalação de capacidade cimenteira, no Lobito e Luanda.

Os resultados deste esforço revelam-se nos números: entre 1949 e 1959 em Angola, a refinação de açúcar aumenta 40%, e a produção de álcool duplica e a de cerveja passa de "0" para 165.000 toneladas; os têxteis de algodão quadruplicam e o sabão, derivados de peixe e sapatos, duplicam.

Em Moçambique arranca a indústria ligeira, baseada no sisal, caju, chá e açúcar. Os corredores para o interior, em Angola e Moçambique, aumentam de importância e em mercadorias movimentadas. Lobito torna-se um dos maiores portos de África, movimentando em 1954, dois milhões de toneladas.

No campo dos transportes aumenta a importância do rodoviário, dando-se início a transportes regulares e ao alcatroamento de estradas.

A necessidade de existência de ligações aéreas com os territórios ultramarinos foi uma das razões da criação da TAP no fim da 2ª Segunda Guerra Mundial. As ligações aéreas regulares com Luanda começaram em 1947, embora o respectivo aeroporto já estivesse concluído em 1955<sup>58</sup>. As linhas aéreas internas desenvolveram-se.

A população branca aumentou significativamente. Em Angola passou de 44.083, em 1940, para 78.826, em 1950. 103.419, em 1954 e 173.000, em 1960. Em Moçambique existiam 27.000 brancos em 1940 e 97.000, em 1960.

O novo plano de fomento relativo aos anos de 1959-64, previa uma maior abertura aos capitais estrangeiros. Dos nove milhões de contos de investimento em todo o Ultramar<sup>59</sup>, quatro milhões vem dos próprios territórios, dois da Metrópole e três do estrangeiro.

A nova política deve-se fundamentalmente:

- A não haver já capitais excedentários a nível nacional como no pós-guerra;
- Ao plano de fomento da Metrópole prever, pela primeira vez, um desenvolvimento não virado apenas para o mercado interno;
- Aos empresários portugueses não estarem interessados em assumir riscos;
- A razões políticas de modo a levar países amigos a interessar-se pelos territórios portugueses numa época de crescente isolamento de Portugal face à sua política ultramarina<sup>60</sup>.

Em 1959 Portugal adere à EFTA<sup>61</sup> através da assinatura da Convenção de Estocolmo, onde explicitamente estão excluídos os territórios não europeus de Portugal, que formam uma zona preferencial para os produtos portugueses. A entrada na EFTA obrigou o país a aderir ao GATT, em 1961. Esta adesão criou um problema jurídico, por causa das preferências existentes relativamente à transação de produtos entre a Metrópole Portuguesa e o seu Ultramar. Por aquele acordo (GATT), tais preferências tinham de ser consolidadas (isto é, não poderiam ser alargadas), a não ser que os territórios por elas abrangidos passassem a constituir uma zona de comércio livre ou uma união aduaneira<sup>62</sup>. Por razões políticas o regime português não podia aceitar a consolidação e por isso teve que criar uma zona de comércio livre. Assim, apareceu em 1961, criado pelo decreto-lei nº 44016, de 8 de Novembro, o “Espaço Económico Português”. O grande promotor desta legislação foi o Ministro Correia de Oliveira, paladino da progressiva integração da economia portuguesa, na economia europeia.

1961 é também o ano do início da guerra subversiva em Angola que mais tarde se estenderia à Guiné (1963) e a Moçambique (1964), da ocupação militar do Estado Português da Índia, pela União Indiana e do Forte de S. João Baptista de Ajudá, pelo Daomé. As operações militares iriam durar 14 anos, mas paradoxalmente foi a época em que se registou maior desenvolvimento, em toda a história daqueles territórios. E, entre 1960 e 1973, a parte europeia de Portugal iria registar também a taxa de crescimento maior que jamais teve: 6,9%.

O sistema do espaço económico português assentava em duas vertentes - uma zona de comércio livre, semelhante ao da EFTA, em que se estabelecia a eliminação gradual dos direitos aduaneiros e das restrições quantitativas ao comércio entre as partes; e um sistema de pagamentos interterritoriais, que previa a compensação multilateral das liquidações entre todos os territórios. Também se previa que as Províncias que dispusessem de excedentes financeiros concedessem crédito automático, até certos limites, àquelas que apresentassem déficits.

A prática deste novo sistema, não deu os resultados esperados. As reduções dos direitos aduaneiros, poucas melhorias trouxeram às preferências havidas do anterior; o sistema de pagamentos interterritorial cedo ficou bloqueado pela acumulação de créditos na Metrópole sobre os restantes territórios<sup>63</sup>, o que gerou atrasos e racionamento nos mesmos.

Por outro lado, a progressiva integração de Portugal na economia europeia, veio a prejudicar as transações comerciais com o ultramar. Assim entre 1960 e 1973, as importações da Metrópole de produtos ultramarinos passou de 14,4 para 10% e relativamente às exportações registou-se uma descida de 25,6 para 14,8% do total. As vantagens e consequências das trocas, como estabelecido, mantiveram as características do anterior. O aumento da população branca, fez aumentar também as remessas para a Metrópole.

O número de empresas, sobretudo em Angola e Moçambique, aumentou consideravelmente<sup>64</sup>, bem como as infra-estruturas básicas. Muitas destas tinham origem directamente nas necessidades militares, o mesmo se passando com a educação e assistência sanitária.

Na parte final da guerra - para onde eram canalizados importantes recursos financeiros<sup>65</sup> - conceberam-se projectos de grande vulto, como sejam o das minas de Cassinga, em Angola e, sobretudo, o da barragem de Cabora Bassa, em Moçambique, que eventualmente, discutíveis de um ponto de vista económico de curto e médio prazo, tinham um alcance político incontestável.

Do ponto de vista tecnocrático, criou-se na mente de alguns portugueses que a manutenção do ultramar se tinha tornado um mau negócio.

Em 1961, a criação do “Espaço Económico Português” era o coroar da política iniciada com o Acto Colonial, em 1930<sup>66</sup> e que, se quisermos, já vinha de trás, desde o tempo do Marquês de Sá da Bandeira, quando este pretendeu transformar a África num novo Brasil, e do sonho prosseguido por Barros Gomes do mapa cor-de-rosa.

O “Espaço Económico Português”, correspondia a um projecto político de longo prazo e visava em última instância a sobrevivência de Portugal como Pátria independente quaisquer que fossem as vicissitudes da vida mundial. Não conseguiu ser implementado na sua plenitude já que não produziu legislação económica única, moeda comum, nem a completa eliminação de barreiras à circulação de pessoas e bens, até 1974.

A “Descolonização” pôs-lhe um fim trágico.

## **Anexo**

Factos Relevantes para a Economia Nacional  
(Ultramar)

1885 - Autorizada a construção e exploração do caminho de ferro Luanda - Malange (16 de Julho).

1886 - Início da construção do caminho de ferro Luanda - Malange (31 de Outubro).

1887 - Conclusão da linha do Douro;

- É publicado o Projecto de Lei de Fomento Rural, de Oliveira Martins;

- Início de uma grave crise financeira em Portugal;
- Inauguração da Ponte de D. Luiz no Porto.
- 1888 - Primeira fábrica de tintas e vernizes.
- Código Comercial.
- Fundação da Companhia de Moçambique.
- 1889 - A linha férrea do Sul chega a Faro.
- 1891 - Conclusão da linha do Oeste;
- Crise financeira e bancária;
- Decreto sobre a regulamentação do trabalho dos menores e das mulheres nos estabelecimentos industriais.
- 1893 - Conclusão dos acordos luso-espanhóis sobre assuntos económicos sobre pesca e acesso aos produtos coloniais, que dão largas vantagens à Espanha.
- 1894 - Primeira fábrica de cimento - a Fábrica Tejo, em Alhandra.
- 1897 - Acentua-se a crise financeira em Portugal.
- 1898 - Tentativas de Portugal para obter um empréstimo em Londres.
- O Governo Inglês comunica ao nosso Ministro em Londres que “tinham sido respeitados os direitos de soberania de Portugal e suas colónias”...e “que a Alemanha tinha resolvido subscrever uma parte do empréstimo, se Portugal o pedisse, com a garantia das suas colónias;
- Entrada em funcionamento do Caminho de Ferro da Beira, em Novembro.
- 1899 - Portugal tenta negociar um empréstimo com a França e surge a hipótese de hipotecar as alfândegas dos Açores. Os EUA revelam pela primeira vez interesse pelos Açores e os ingleses opõem-se a tal hipoteca (7 de Julho);
- Concluído o Caminho de Ferro da Beira - Umtali (Rodésia do Sul).
- 1902 - É feita a concessão do Caminho de Ferro de Benguela a Robert Williams. As Companhias Reunidas de Gás e Electricidade começam a efectivar o plano de alargamento da luz eléctrica a toda a cidade de Lisboa;
- Linha Férrea de Beja a Pias e Moura;
- As Companhias Reunidas de Gás e Electricidade começam a efectivar o plano de alargamento da luz eléctrica a toda a cidade de Lisboa;
- É celebrado contrato com o BNU para atribuição do privilégio da emissão de notas no Ultramar.
- 1903 - Conclusão do ramal de Portimão;
- Início da construção do Caminho de Ferro de Benguela;
- A Empresa Nacional de Navegação, que para isso recebeu um subsídio do Estado, estende as suas carreiras até Moçambique;
- Criação da Companhia de Cabinda.
- 1904 - Conclusão da linha férrea da Beira Baixa e do ramal Setil-Vendas Novas.
- 1905 - Conclusão da linha férrea de Estremoz a Vila Viçosa;
- Autorizada a construção do Caminho de Ferro de Moçamedes (27 de Maio) e início dos trabalhos (28 de Setembro).
- 1906 - Conclusão da linha férrea até Vila Real de Santo António.
- 1907 - Montagem pela CUF duma fábrica de adubos químicos no Barreiro.
- 1908 - Conclusão da linha férrea de Évora a Arraiolos e a Mora.
- Construção do 1º troço do C.F. Benguela - 197 Km.
- 1909 - Concluído o Caminho de Ferro de Luanda - Malange (1 de Setembro).

- 1910 - Construção do 2º troço do C.F. Benguela + 123 Km (320) (7 de Outubro);  
- Construção do 3º troço do C.F. Benguela + 40 Km (360) (31 de Julho).
- 1913 - Tentativa de Portugal em negociar com a Espanha um novo acordo económico que substituísse os acordos de 1893 e 1894 válidos até 1915;  
- Aplicada ao Ultramar da Lei de Separação do Estado e da Igreja (22 de Novembro);  
- Construção do 4º troço do C.F. Benguela + 160 Km (540) (18 de Outubro).
- 1915 - Conclusão da linha férrea do Sado;  
- Expiram os acordos económicos entre Portugal e a Espanha, assinados em 1893 e 1894.
- 1916 - É criada a uma companhia de transportes marítimos do Estado.
- 1917 - Criação do Ministério do Comércio;  
- Criação da Companhia dos Diamantes de Angola.
- 1918 - Criação do ministério da Agricultura e do das Subsistências e Transportes (depois Abastecimentos e Transportes);  
- A Empresa Nacional de Navegação constituída em sociedade anónima, origina a Companhia Nacional de Navegação.
- 1920 - Inaugura-se em Aveiro a luz eléctrica.
- 1925 - É construído o 6º troço do C.F. Benguela + 100 Km (748) (Setembro).
- 1926 - Criação da Companhia Portuguesa de Tabacos e da Tabaqueira;  
- Desenvolvimento da camionagem.
- 1927 - Conversações Luso-Espanholas para aproveitamento hidroeléctrico do Rio Douro (11 de Julho);  
- Estabelecimento em Setúbal, da unidade industrial da SAPEC;  
- Conferência económica luso-espanhola em que se chegou a acordo sobre comunicações ferroviárias, rodoviárias, fluviais, telegráficas e telefónicas, etc.
- 1929 - Conclusão do C.F. Benguela num total de 1438 Km (7 de Julho).
- 1931 - Ligação do C.F. Benguela ao C.F. do Catanga (1 de Agosto).
- 1940 - Início das carreiras regulares entre Lisboa e Luanda (DTA).
- 1947 - Inauguração da carreira aérea regular Lisboa - Lourenço Marques;  
- Criação do "General Agreement on Tariffs and Trade" (GATT) - Acordo Geral sobre tarifas e comércio, que começou a vigorar em 1 de Janeiro de 1948 e de que Portugal foi membro.
- 1949 - É adquirido o Caminho de Ferro da Beira, em consequência da nacionalização dos caminhos de ferro britânicos, por quatro milhões de libras (DL37347) (Março).
- 1950 - Criação de colonatos em Angola (Damba e Caconda).
- 1951 - Inaugura-se a ligação rádio-telefónica Lisboa - Luanda.
- 1952 - Início da prospecção de petróleo em Angola.
- 1953 - Primeiro Plano de Fomento.  
- Criação de colonatos em Moçambique (Govuro e Limpopo).
- 1954 - As prospecções petrolíferas em Angola são bem sucedidas e inicia-se a extracção em dois poços.
- 1955 - Novos colonatos em Angola (Cela e Cunene).
- 1957 - Inicio do planeamento da barragem de Cahora Bassa, em Moçambique;  
- Tratado de Roma, de 25 de Março, que criou o Mercado Comum Europeu.
- 1958 - Portugal é aceite no FMI e no Banco de Reconstrução e Desenvolvimento.
- 1959 - Assinatura, em 21 de Novembro, da Convenção de Estocolmo que cria a



Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA).

- Segundo Plano de Fomento

1960 - Portugal adere à EFTA. (4 de Janeiro)

1961 - O Caminho de Ferro de Moçamedes, iniciado em 1905, chega a Serpa Pinto (756 Km) (6 de Dezembro).

1965 - Terceiro Plano de Fomento

1969 - É inaugurado o cabo submarino que liga telegraficamente Portugal à África do Sul (18 de Fevereiro);

- Assinatura do contrato para a construção do empreendimento de Cahora-Bassa, dos acordos técnicos e financeiros e do acordo entre os governos da África do Sul e de Portugal que completam e viabilizam a sua execução. As partes envolvidas são a ESCOM (Electricity Supply Commission of South África) e o consórcio ZAMCON, formado por companhias portuguesas, sul-africanas, alemães, francesas e italianas (19 de Setembro).

1972 - Assinado em 22 de Julho um acordo comercial e económico entre Portugal e o Mercado Comum.

---

\* Sócio Efectivo da Revista Militar.

---

1 Estamos a pensar nos EUA, que criaram até, um estado africano - a Libéria -, para onde pretendiam "exportar" a comunidade negra existente no seu país...

2 E diminuiu os encargos imediatos para o Estado, de 3807 para 2584 contos. Telo, António José, "Economia e Império no Portugal Contemporâneo", p. 33.

3 Os títulos voltaram a ser cotados e conseguiu-se um empréstimo em Londres de 4.500 contos, a que se seguiram outros.

4 Que se calculam em 12 milhões de libras - superior a metade da dívida portuguesa.

5 Na década de 60 a média anual de emigrantes foi de 5177, aumentando no decénio seguinte para 12912, subindo em exponencial nos decénios seguintes: 18.383 e 20.000. Ver Telo, António José, Obra citada, p. 35.

6 Devido às dificuldades de remessas nas praças brasileiras.

7 Por exemplo, depois das invasões francesas o País ficou com extensas zonas transformadas em terra queimada e dezenas de pontes destruídas.

8 Já naquela altura, numa correcta visão estratégica, o governo português, procurou ajustar o traçado das linhas de caminho de ferro, de modo a atrair os produtos espanhóis da raia (sobretudo da Estremadura) de modo a que eles pudessem ser exportados por portos nacionais. Opôs-se o governo espanhol que tudo fez para que os seus produtos fossem encaminhados para os seus portos do Norte e Sul. Do mesmo modo pretendeu que todas as ligações de Portugal com França, passassem por Madrid de modo a tornar esta cidade uma placa giratória da Península. Atitudes estas que são de sempre e que tão bem se reflectem nos nossos dias... Houve ainda preocupações de defesa, que geraram discussões relativamente á largura da linha férrea, quando na fronteira o segmento espanhol se ligasse ao português. Foi paladino destas preocupações o Marquês de Sá da Bandeira e foi necessário a intervenção do Rei D. Pedro V para desbloquear a questão.

Na sequência criou-se o Polígono Militar de Tancos que, para além de constituir um espaço adequado para manobras militares, permitia concentrar forças para a defesa do cruzamento ferroviário do rio Tejo.

9 218 Km de estrada em 1852; 3083 em 1869 e 10.727, em 1890, por exemplo. Ver. Telo, António José, obra citada, p. 40.

10 Esta cultura desenvolveu-se principalmente na região de Bragança e interior norte, a partir de 1850, por causa de uma doença que se desenvolveu em França e Itália, os principais países produtores de seda.

11 A produção e exportação destes produtos oscilou conforme as culturas eram ou não atingidas por doenças e com as oscilações do mercado internacional. Por exemplo a exportação de animais vivos decaiu muito a partir de 1885/6 com a chegada à Europa de carne congelada vinda da América do Sul.

12 Que começou com o fim da Guerra Civil em 1834, mas que não se completou nesta época.

13 Por exemplo, a cortiça, as uvas, a azeitona, os frutos, etc.

14 Dados colhidos em Telo, António José, obra citada, pág. 51.

15 Como por exemplo, a carne da Argentina, o trigo americano e o vinho e frutas do Norte de África.

16 Caso do vinho, aguardentes, têxteis e alguns produtos manufacturados.

17 No entanto devido aos salários baratos muitas actividades artesanais mantêm-se como o calçado, o linho, lanifícios e vestuário.

18 Tal facto deveu-se á instalação em Portugal de algumas fábricas francesas da Bretanha, desde 1865, em virtude do peixe ter desaparecido das suas costas, por motivos de poluição industrial.

19 Em contraponto ao Império “Asiático” e “Brasileiro”, em que poderemos dividir a presença portuguesa fora da Europa, entre 1415 (conquista de Ceuta) e 1975 (Descolonização).

20 Os sectores que mais beneficiaram foram os vinhos e têxteis. A reexportação dos produtos africanos, começa também a atingir valores significativos, passando no início do século XX a ser o segundo melhor contributo para o equilíbrio da balança de pagamentos.

21 Após o “ultimatum” e por ex., foi ajustada a favor da Inglaterra a participação financeira da Companhia de Moçambique a que, António Enes concede poderes majestáticos por 50 anos, e cuja acção se faria sentir sobre 25% do território! A companhia era um estado dentro do estado e a sua única obrigação era pagar ao Estado Português 7,5% dos lucros e dividendos distribuídos.

22 Pretendia, aliás, dominar um corredor de costa a costa, que passaria pelo Congo e Angola. Ver Telo, António José, obra citada, p. 215.

23 A primeira convenção foi assinada por Mouzinho de Albuquerque, em 1897, com o Transval.

24 Calcula-se que, entre 1875 e 1910, o valor exportado tenha atingido os 10 milhões de libras por ano. Telo, António, obra citada, p. 215.

25 Sobretudo da Rodésia do Norte e do Katanga, grandes produtores de minérios.

26 A linha de Ambaca, que se pensava prolongar até Moçambique - ainda o mapa cor-de-rosa -, destinava-se a desenvolver o planalto central e a desviar o comércio de borracha do Congo.

27 Personalidade inglesa que detém a maioria da empresa CSK, encarregada da

exploração mineira no Catanga, e interessado no projecto, já que pretendia afastar os interesses alemães e do seu compatriota Cecil Rhodes, do Katanga.

28 Os alemães ainda tentam, a partir de 1910 comprar as linhas de caminho de ferro e, a partir de 1912, é o próprio Williams contactado pelo governo alemão. O começo da I Grande Guerra, fez abortar o projecto. Telo, António José, obra citada, p. 219.

29 Chegou a oferecer a cada governador de distrito, um automóvel, pelos primeiros 300 Km de estrada construídos. Um incentivo também para o transporte automóvel nas terras do império.

30 A mão-de-obra vinha de Angola.

31 Por exemplo, os derivados do peixe, em Angola.

32 É a adopção das ideias precursoras de Mouzinho de Albuquerque e combatidas na altura.

33 A Diamang com capitais belgas recebeu o monopólio da exploração dos diamantes numa vasta zona. Na prática era uma nova companhia magestática, o que provocou numerosas críticas ao negócio.

34 A Lei de 3 de Agosto de 1921, tentava evitar a contratação directa pelo Estado e encontrou substancial oposição.

35 Relatório de Phelps-Stokes, de 1924 e o de Ross de 1925.

36 Basicamente, pretende-se retirar ao Estado a actividade de recrutamento de trabalhadores e passá-la para os privados.

37 O cônsul americano em Moçambique sintetiza a situação: “tal como acontece em muitos casos a questão está em saber quando é que o gerente da plantação está disposto a pagar ao funcionário administrativo para este esquecer a lei e proceder ao recrutamento, como até aqui”. Telo, António, obra citada, p. 238.

38 Isto implicava a contenção do crédito, o fim dos grandes projectos de investimento e das obras do Estado.

39 Com a excepção da Diamang, o Caminho de Ferro de Benguela e as companhias majestáticas de Moçambique.

40 Estas Juntas, de inscrição obrigatória, tratavam de tudo: fixavam preços, estabeleciam quotas para compra e venda obrigatória, controlando o transporte marítimo e as bolsas de mercadorias, determinavam a forma de embalagem e de transporte, etc.

41 Existe um enorme condicionamento industrial no Ultramar até 1944, que visava impedir a concorrência às empresas metropolitanas.

42 A Diamang renova até o seu contrato em 1937, aumentando os seus proventos já que era responsável por uma grande parte das exportações de Angola.

43 A Inglaterra montou, em 1940, um sistema de controlo do tráfego marítimo internacional, através dos “navicerts”, que visava impedir o abastecimento dos países do Eixo em produtos Coloniais. Por exemplo os armazéns em Lisboa apenas podiam dispor de bens armazenados necessários ao consumo nacional e as mercadorias passíveis de serem exportadas para os aliados.

44 Por exemplo, a Inglaterra financiou a venda de oleaginosas e fibras vegetais à Espanha e em troca fornece-nos carvão. A pouca quantidade de borracha natural ainda existente era disputa a preço de ouro pelos beligerantes para a obtenção de petróleo.

45 Que eram acusadas de fazerem espionagem e abastecerem e darem informações aos submarinos alemães que passavam ao largo da costa.

46 Muitas ideias que tinham ficado paradas desde 1922.

- 47 Enquanto a Inglaterra tem uma dívida de guerra enorme.
- 48 Recorde-se que a última Campanha de Pacificação ocorreu na Guiné em 1935 e em Angola, em 1941.
- 49 Ver Cardoso, General Pedro, "A Evolução do Conceito Estratégico Nacional". Anexo I, p. 119.
- 50 Os americanos tentavam controlar todas as reservas de urânio existentes no mundo de modo a evitar a proliferação de potências nucleares e a sua venda à União Soviética. Portugal tinha-se já comprometido a vender algum urânio à França, o que foi mantido, mas com a promessa de que não venderia mais.
- 51 Em 1952 calcula-se que existiam a trabalhar na RAS 100.000 moçambicanos legais e, entre 120 a 150.000, ilegais. Na Rodésia estimam-se em 100.000. Todos estes emigrantes eram uma excelente fonte de divisas.
- 52 O mesmo valor foi investido no corredor da Beira.
- 53 Exemplos de Cela, Matala e vale do Cunene em Angola e do Vale do Limpopo, em Moçambique. Estes projectos revelam-se um semi fracasso.
- 54 Em detrimento das empresas americanas.
- 55 A participação desta companhia foi incentivada pelo governo português que não pretendia que os ovos estivessem todos no mesmo cesto.
- 56 Embora desde 1957 se exportasse petróleo mas com um valor modesto de 10.042 toneladas. A Golf Oil. Veio um pouco a contragosto do governo português, a fazer prospecção também na Guiné e Moçambique.
- 57 Pelo novo contrato assinado em 1954, a Diamang empresta a Angola 209 mil contos e entrega ao Estado 12% da nova emissão de acções e compromete-se a dar-lhe 50% dos lucros líquidos anuais.
- 58 A criação desta linha foi altamente subsidiada. Mas era um elemento de prestígio muito grande, facilitava a colonização branca e funcionava em regime de monopólio.
- 59 O dobro do anterior.
- 60 A mudança de designação de "colónia" para "província" foi uma das armas usadas pelo governo português em defesa da sua tese integracionista.
- 61 Depois de não ter sido convidado para aderir ao Mercado Comum Europeu.
- 62 Lopes, José da Silva, "A Economia Portuguesa desde 1960", p. 163.
- 63 Havia aqui um erro base de concepção: pretendia-se que existisse liberdade de conversão entre as diferentes moedas que estavam ligadas entre si por uma taxa de câmbio rígida (estavam todas equiparadas a um escudo), embora não estivessem sujeitas à mesma política monetária.
- 64 Muitas delas com capitais portugueses: bancos, cimentos, siderurgia de Angola, grandes plantações, etc. Passou a haver também um grande fluxo de tráfego marítimo e aéreo directamente das províncias para países estrangeiros.
- 65 Embora muitos deles viessem a reverter directa e indirectamente para o desenvolvimento dos territórios afectados pela mesma.
- 66 Incorporada na Constituição de 1951.