

486
11/36
145036
13
PASSADO, PRESENTE E FUTURO

DOS

TERRITORIOS DE MANICA E SOFALA

CONFERENCIA

Realisada na Associação Commercial de Lisboa

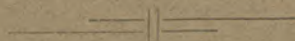
EM

13 de março de 1901

POR

HENRIQUE CESAR DA SILVA BARAHONA E COSTA

Capitão de engenharia
antigo director de obras publicas do ultramar

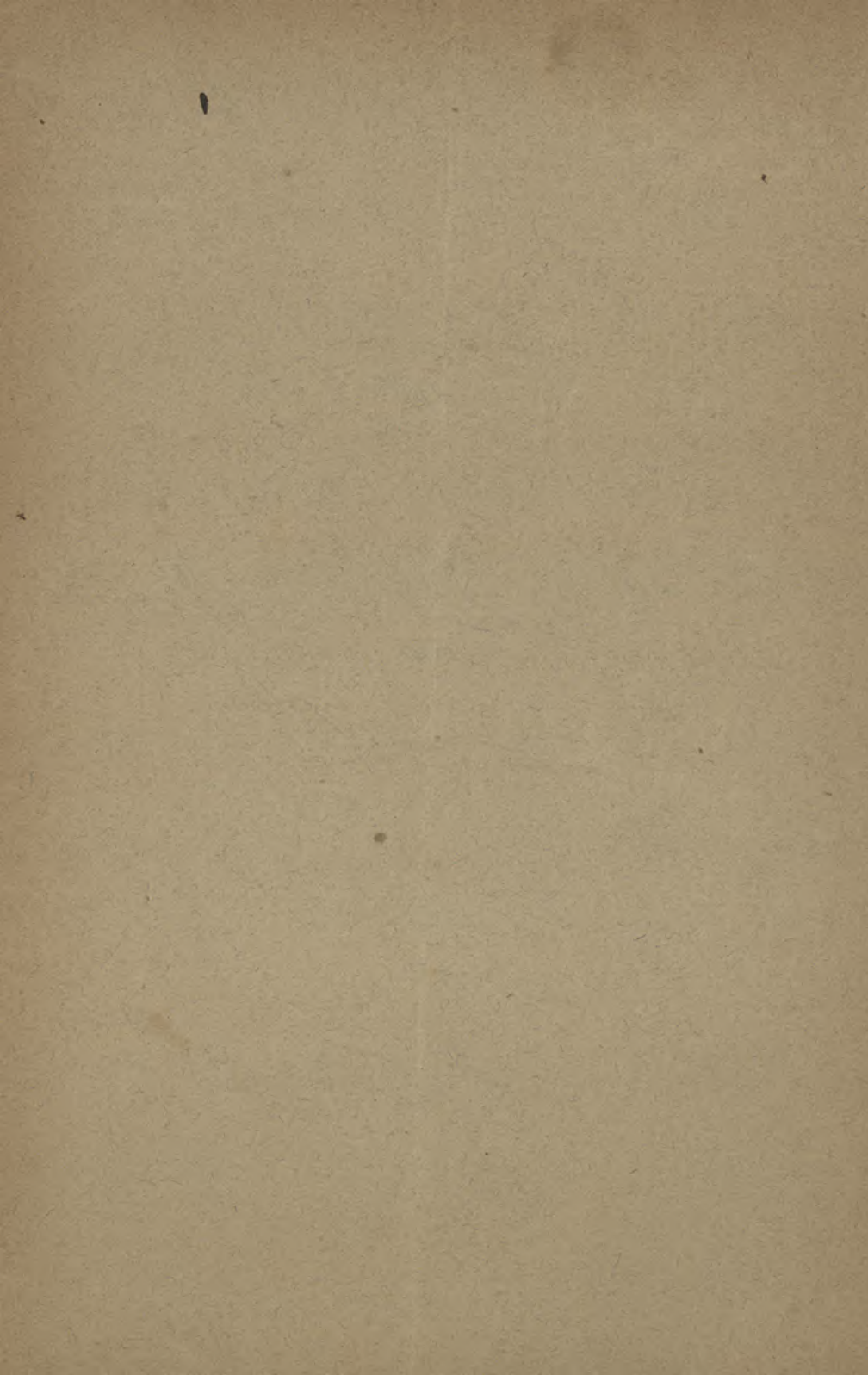


LISBOA

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

1901



Handwritten red ink notes: $\frac{125}{36} = 3 \frac{17}{36}$

A.F. 10219

AO ILLUSTRE PRESIDENTE DA BENEMERITA

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE LISBOA

O sr. Simões de Almeida

*Como testemunho de muita consideração e apreço
pela sua incansavel propaganda em defesa dos interesses coloniaes*

OFFERECE

O auctor.

Ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

Conselheiro Antonio Ennes

Mui respeitosaente

Offerece

O auctor.

“Passado, presente e futuro
dos Territorios de Manica e Sofala,,

MEUS SENHORES :

Tendo assistido ás brilhantes conferencias realizadas n'esta Associação pelo seu digno presidente o sr. Simões de Almeida, tendo visto o interesse que a classe commercial, que tão poderosamente pode influir no futuro das nossas colonias, liga a tudo que a ellas diz respeito; resolvi sair por um momento da minha modesta obscuridade, para vir ao seio d'esta benemerita Associação, dizer algumas palavras sobre os Territorios de Manica e Sofala onde acabo de permanecer durante quatro annos.

Se é certo, como demonstrou nas suas conferencias o sr. Simões de Almeida, que muito resta ainda fazer nas nossas colonias da costa occidental d'Africa, posso tambem assegurar vos, senhores, que á vossa iniciativa e ao emprego dos vossos capitaes se abre um largo campo de acção na costa oriental.

E, se aqui a influencia portugueza é hoje menos intensa do que na costa occidental, mais razão existe para que o vosso provado patriotismo se exforce em não deixar alargar os vinculos que nos prendem áquella nossa colonia, onde o elemento cosmopolita tem já tão grande representação e influencia.

Os vossos esforços serão coroados de bom exito, não o duvideis; acabaram já, felizmente, as peias e restricções que ao commercio levantavam os principios odiosos da velha legislação.

Foi devido á persistente tenacidade com que defendesteis os vossos direitos que essas barreiras do progresso cahiram despedaçadas, embora defendidas por classes privilegiadas, que d'ellas viviam e com ellas medravam.

Hoje não tendes de dispender a vossa energia em abrir campo de acção para os vossos capitaes, para a vossa iniciativa, para o vosso trabalho.

Abrem-se-vos patentes todas as portas, eliminam-se e desaparecem todos os obstaculos, e a confiança que o paiz tem no seu resurgimento pelas colonias colloca vos — pioneiros do progresso — na phalange sagrada dos que lutam pela nossa regeneração.

Hoje a força de um Estado mede-se pela sua potencia financeira, commercial e industrial. Por isso o commerciante se tornou o rei do mundo. E' o pioneiro da civilisação que succede aos antigos conquistadores, que cobertos de ferro marchavam á descoberta de novos mundos com a espada n'uma mão e a cruz na outra.

Hoje o commerciante precede por toda a parte o missionario e o soldado.

Ainda ha poucos dias o illustre presidente d'esta Associação vos descreveu as extraordinarias viagens que nos invios sertões africanos emprehendem frequentemente os nossos *aviados* e *funadores*.

Esses modestos portuguezes, não são missionarios em procura de povos a converter, não são homens de sciencia que vão á descoberta de algum problema geographico, não são soldados que vão erguer a veneranda bandeira das quinas nos territorios ainda por occupar, fazendo-a ali respeitada; são modestos commerciantes, animados d'esse espirito de aventura que tão radicado está na alma portugueza, que vão abrir novos mercados, explorar novos filões de commercio procurando com notavel energia, talvez do paiz que lhes foi berço mal comprehendida, defender palmo a pal-

mo esse emporio do commercio que ambições extranhas e visinhas nos minam dia a dia, n'uma lucta persistente, tenaz, que procura todos os meios de se locupletar com essas poderosas correntes commerciaes que alimentavam tão abundantemente os nossos portos africanos e as feiras ou mercados desde seculos estabelecidas.

*

Antes de entrar no objecto principal d'esta dissertação, que é definir, em rapido bosquejo o estado actual dos territorios de Manica e Sofala, seja-me permittido, em poucas palavras, fazer a resenha dos factos mais salientes da historia do nosso dominio na Africa Oriental, que se prendem com o meu objectivo.

Quando Vasco da Gama descobriu o caminho maritimo da India (1498) encontrou em Quelimane os primeiros vestigios da influencia commercial dos arabes na costa oriental de Africa.

Sofala era já n'esse tempo um emporio de commercio dos arabes mahometanos, que ali iam buscar ouro das minas chamadas *Manicas*, em Zambucos ou pequenos barcos que traziam de Quilôa Mombassa e Melinde os algodões e contaria com que se fazia a permuta.

Ainda não tinham decorrido sete annos que os portuguezes se tinham senhoreado d'aquelles mares quando Pero da Naya construiu a fortaleza de Sofala que foi a primeira que erguemos n'aquellas paragens.

Este facto e as palavras com que El-Rei D. Manuel se refere á descoberta das minas de ouro de Monomotapa, ou Mánicas, dão bem idéa do extraordinario valor que n'aquelle tempo se attribuia a essa descoberta, valor que só quatro seculos decorridos se está vendo não ser ficticio ou fabuloso.

Em 1560 partiu de Lisboa para a região do ouro o padre Gonçalo da Silveira, cuja missão ficou improficua, sendo o padre victima do seu zelo.

Em 1596 El-Rei D. Sebastião nomeou Francisco Barreto capitão-mór da empresa do senhorio de Monomotapa.

Esta expedição, em que tomaram parte mil homens de armas, poz em grande alvoroço a cidade de Lisboa, tendo-se offerecido tanta gente para n'ella tomar parte, que, segundo diz Couto, sobejava para outra armada.

O padre Francisco Monclaros, confessor d'El-Rei, acompanhava, como conselheiro, a expedição.

As dissidencias entre o padre e o capitão mór só terminaram com a morte d'este, não tendo, até então, chegado a internar-se a expedição.

A Francisco Barreto succedeu Vasco Fernandes Homem, que partindo de Sofala com a expedição e atravessando as terras do Quiteve chegou ás appetecidas minas de Manica onde viu que os pretos só com muito trabalho tiravam o ouro da terra. Este facto muito desalentou e surprehendeu os expedicionarios, pois, segundo as idéas d'aquelle tempo iam na crença que o ouro abundava de tal modo n'aquella região que nenhum trabalho dava colhel-o em grande quantidade.

N'aquella epocha (seculo XVI) os funcionarios do Estado não tinham vencimentos e viviam apenas do negocio que lhes era licito fazer e que monopolisavam em suas mãos, causando assim rapidamente a ruina e decadencia dos nossos dominios d'além mar.

O capitão de Moçambique tinha então um feitor em Sofala aonde, por duas ou tres vezes no anno, mandava pangaios buscar ouro, que constituia a maior parte dos seus rendimentos, computados em trezentos mil ducados, no triennio do seu governo.

A receita, que toda a colonia de Moçambique dava n'esse tempo para o Thesouro, era computada em 12 contos de réis.

O monopolio das viagens era então dado como remuneração de serviços aos nobres que se haviam distinguido por alguma façanha.

O commercio de Moçambique fazia-se todo com a India

para onde se carregava muito ouro, em pó e barra, muito marfim, pau preto, e cafres.

O seculo XVII foi, como se sabe, um periodo de triste decadencia, 'não só para Portugal, mas tambem para os seus dominios.

Os hollandezes, aproveitando a fraqueza em que nos lançara a dominação hespanhola, disputam-nos então o se-nhorio dos mares orientaes.

N'este seculo, comtudo, se iniciam algumas reformas liberaes que tendiam a acabar com os odiosos monopolios do commercio.

Assim é que, em 1635, se permittiu aos moradores da ilha de Moçambique commerciar com os cafres, mas não com os estrangeiros, principalmente europeus.

Em 1636 a concessão estende-se aos portuguezes que viviam nos rios de Cuama (Zambeze), ficando ainda á fazenda nacional o exclusivo da compra e mineração do ouro.

Pelo alvará de 1642 foi franqueada a India, e todas as possessões portuguezas, ao commercio dos nacionaes.

Em 1680 declarou-se livre, para os portuguezes, o commercio dos rios de Cuama.

Pouco antes, em 1671, creou-se a alfandega de Moçambique, acabando então o exclusivo de commercio que até ali era apanagio dos governadores.

No seculo XVIII as oscillações e incertezas do regimen commercial não são de molde a crear uma situação desafogada á nossa provincia de Moçambique. Tendo de lutar com os arabes ao norte e com os cafres ao sul, a colonia foi arrastando uma vida miseravel sem que a agricultura nem o commercio se desenvolvessem, sem que a colonisação progredisse.

A delapidação, o roubo e a concussão predominaram então na gerencia do nosso dominio colonial.

Os abusos chegaram a tal ponto que foi prohibido aos governadores todo o trafico commercial.

Foi no meio d'esta decadencia, por 1752, que Moçambique foi separado de Gôa.

No fim do seculo XVIII Sofala chegou ao extremo da maior miseria e pobreza, no dizer de Nogueira de Andrade. O commercio de ouro e de marfim, que d'antes ali se fazia em grande escala, era já então bem diminuto.

Da abundante feira de ouro e marfim que tinha havido em Manica, sob a protecção de uma fortaleza, que ali construimos, não restavam senão vestigios.

O commercio com os estrangeiros era então prohibido em Moçambique, mas apesar d'essa prohibição o contrabando fazia-se em todos os portos.

A' desordem e desorganisação dos serviços publicos veiu ainda, n'esse seculo, juntar-se a incerteza do valor da moeda, para tornar mais critica a posição da provincia.

Por aquelle tempo, eram exorbitantes os direitos da alfandega de Moçambique (43 %) e todas as tentativas para diminuil-os encontravam grande resistencia nos governadores.

Na primeira metade do seculo XIX não melhoraram as condições da colonia.

Gomes Loureiro, que ali esteve, escreve em 1835 o seguinte nas suas memorias :

«Pelos conhecimentos que adquiri em Moçambique e pelas informações posteriores, eu considero este estabelecimento em estado de summa decadencia — ou quasi reduzido ao titulo de senhorio inutil e no caso de passar facilmente para o dominio dos cafres ou dos visinhos...»

Foi o estado de decadencia a que chegára o commercio d'aquella colonia, que primeiro chamou a attenção de Gomes Loureiro. Só os mercadores da capitania de Moçambique podiam negociar com os restantes pontos da provincia, e o proprio commercio da ilha era privativo de nacionaes, com exclusão de estrangeiros.

Só se admittiam navios estrangeiros, no porto da capital da colonia, importando patacas ou exportando escravos.

Quando D. João VI foi para o Brazil concedeu-se uma especie de franquia aos navios estrangeiros; havia porém uma unica alfandega, — a da capital, e as peias que se po-

zeram ao commercio defendendo a importação de fazendas que podessem concorrer com as que vinham para Moçambique, de Damão, Diu e Gôa, não concorriam de certo para promover o desenvolvimento da colonia.

O que é curioso é que as taes fazendas de Gôa, Damão e Diu, não eram na verdade productos da industria nacional indiana, mas sim productos da industria da India ingleza, d'onde as importavamos, em Moçambique, por aquellas procedencias.

O commercio entre a Africa Oriental portugueza e a India estava então na mão dos baneanes; as relações commerciaes com a metropole eram quasi nullas.

*

De tudo o que deixamos dicto se pode, me parece, já, deduzir que na costa oriental Africana, os portuguezes, durante mais de tres seculos e meio, não fizeram mais do que substituir-se aos mouros; e que o progresso que ali atingimos hoje e de que passo a tractar, é obra dos homens dos nossos dias, (Sá da Bandeira, Rebello da Silva, Andrade Corvo, Antonio Ennes, Vilhena, Amaral, Dias Costa, etc.), que rompendo abertamente com todos os preconceitos, com todos os abuzos, com as velhas theorias, e os velhos e arreigados processos administrativos que só cavavam a nossa ruina colonial, fundaram n'esse cahos medonho, um imperio colonial florescente, que já hoje se impõe á consideração de quantos conhecem de perto a Africa Oriental portugueza e vêem n'ella, com razão, o nosso Brazil de amanhã, o esteio poderoso da nossa regeneração economica e financeira.

Para ver quanto se tem avançado desde o começo do ultimo quartel do seculo XIX, basta dizer que em 1875 os rendimentos de toda a provincia de Moçambique não atingiam 300 contos e em 1896 excediam 2.600 contos.

Em 1877 o movimento commercial de toda a provincia de Moçambique era de 1.600 contos; em 1897 excedia 18.000 contos.

Tal foi, meus senhores, o resultado bem frisante, bem eloquente, de se ter adoptado o regimen de liberdade commercial; de se terem finalmente attendido as vossas justas reclamações, acabando, de uma vez, com os ominosos privilegios que embaraçavam e tolhiam o commercio, não deixando progredir o nosso dominio colonial.

*

O mallogro das expedições que tinham por fim descobrir as celebres minas do Monomotapa, arredou durante muito tempo dos territorios de Manica e Sofala as attentões que, logo desde o periodo da descoberta, tão avidas se haviam ali fixado.

As peias postas ao commercio entre os portos da provincia, a falta de transportes frequentes, o abandono a que foi votada a agricultura e a exploração mineira, tudo concorreu para que em 1889, quando se fundou a primeira Companhia de Moçambique, esta encontrasse quasi tudo por fazer nos territorios confiados á sua administração.

E' certo que pelo decreto de 14 de junho de 1884 se creou o districto de Manica, e o commando militar do Aruangua do sul; mas d'esta medida pouco beneficio resultou para aquelles territorios.

A séde do governo d'este novo districto era em Manica, mas o que é certo é que as auctoridades, aliás em numero muito diminuto, estabeleceram-se na baixa da serra Gorongosa, onde fundaram uma povoação a que deram o nome de villa Gouvêa.

Pela portaria de 24 de julho de 1885, villa Gouvêa passou a ser considerada séde do novo districto, que pouco progrediu e deixou de existir com a nova organização da Companhia de Moçambique em 1891.

O porto da Beira, que é hoje universalmente conhecido, e com justiça, como um dos portos mais importantes e de mais futuro da costa oriental, era então quasi completamente ignorado.

Apenas lá entravam raros barcos de cabotagem; hoje entram ali poderosos navios, da marinha mercante e de guerra.

Na faixa do terreno comprehendido entre o rio Pun-gue e a ria do Chiveve, onde hoje se vê uma cidade muito importante, com milhares de casas, ruas bem alinhadas, fabricas, jardins, tramway, ponte, caes, alfandega, egrejas, quarteis e muitos confortos de uma verdadeira cidade; viam-se então, no antigo *Bangué*, algumas miseráveis barracas de capim e uma casa de pau a pique que constituia o chamado commando do Aruangua.

Manica, hoje centro mineiro de grande importancia, provado pela riqueza frisante dos seus filões auriferos, acabadas de pôr a descoberto apoz trabalhos methodicos e pacientes, jazia então privada de todo o impulso, não tendo sequer uma estrada que facilitasse o seu accesso.

Hoje um caminho de ferro liga a Beira com a região das minas, e vae mesmo mais além, centos de kilometros pelo *hinterland* inglez, de que o porto da Beira é a unica entrada maritima, o que lhe assegura excepçoes condições de prosperidade e progresso.

Lusitania, Sofala, Chiloane, Sena, Mossurize, Fontes Villa, Lacerdonia, Macequece, Andrade e Bartholomeu Dias, povoações hoje em via de progresso, ou não existiam ou estavam atravessando uma vida miseravel.

*

A primeira cousa que impressiona favoravelmente o viajante que demanda a Beira é a magnifica balisagem do porto, que, sem exaggêro, se pode dizer que não tem igual nos portos visinhos.

Desembarcando, o viajante não pode deixar de notar com orgulho, se é portuguez: os extensos caes pejados de embarcações abarrotadas de mercadorias, os numerosos e potentes guindastes a vapor, os vastos armazens cobrindo alguns milhares de metros quadrados e que se acham em geral pejados de mercadorias.

Numerosos *chaland*s, batelões e rebocadores, dão facilidades de descarga que não são excedidas nos portos visinhos.

Durante o tempo que estive na Beira, cheguei a ver 14 grandes vapores reunidos no porto, e para todos houve elementos de carga e descarga sem que tivessem de esperar uns pelos outros.

E ainda depois d'essa epocha se melhoraram muito as condições do porto, que até aos inglezes da visinha Rhodhesia tem merecido os mais calorosos elogios, pela sua magnifica organização.

Estes elogios são bem insuspeitos e provam á saciedade que o porto da Beira não só possui as condições naturaes para facilitar o enorme movimento commercial a que parece chamado, mas tambem que a administração dos Territorios de Manica e Sofala não tem descurado a sua boa organização, satisfazendo amplamente as justas exigencias do commercio.

Não quero fazer parallelos com o que se passa nos portos visinhos, mas o que é verdade é que o porto da Beira se destaca muito d'elles, e com grande vantagem.

Logo que se desembarca na Beira o silvo da locomotiva e as installações do caminho de ferro que defrontam o caes mostram ao visitante que os territorios de Manica e Sofala iniciaram a sua vida autonoma começando por crear essa poderosa alavanca de todo o progresso colonial.

Por ser assumpto de especial interesse pelas circumstancias que a elle se ligam, direi algumas palavras sobre este caminho de ferro.

A construcção do caminho de ferro de Pungué, entre o porto da Beira e a esphera da influencia ingleza, foi aceite por Portugal pela clausula 14 do tratado de 11 de junho de 1891 com a Inglaterra.

O governo portuguez obrigou-se a apresentar no praso de 6 mezes, isto é até ao dia 11 de dezembro de 1891, os estudos d'esse caminho de ferro.

Os officiaes de engenharia portugueza que, sob o commando do mallogrado capitão Renato Baptista, se achavam

fazendo parte da expedição enviada a Moçambique em 15 de janeiro de 1891 só em agosto receberam ordem de começar os estudos, sendo portanto impossível que o nosso governo podesse apresentar aquelle trabalho completo em dezembro. A situação era delicada, pois a falta de cumprimento d'aquella clausula collocava Portugal na obrigação de ter de depositar 6.000 a 8.000 contos de réis.

D'essa difficuldade, em que se achava o governo portuguez, veio tiral-o a Companhia de Moçambique que forneceu os estudos do caminho de ferro entre a Beira e Macequece a que havia mandado proceder por sua conta.

Não é porém só n'este facto, da maioria do publico ignorado, que a Companhia de Moçambique se tornou credora da gratidão nacional; apesar das circumstancias criticas que então atravessavamos, o administrador delegado da companhia, o sr. Marquez de Fontes, collocando toda a sua energia e actividade ao serviço do seu grande patriotismo, conseguiu, Deus sabe á custa de quantas diligencias e trabalhos, firmar um contracto em 12 de setembro de 1891 com o empreiteiro Van Laun em que este se obrigava a construir a linha ferrea da Beira a Macequece, com a competente testa de linha, munido de caes, pontes de desembarque, linhas telegraphicas, etc., cedendo-lhe a Companhia de Moçambique em troca os 3 % dos direitos de transito que lhe pertenciam pelo tratado, e superficies alternadas de 2500 hectares, dos seus terrenos, situados ao longo da linha, desde a Beira até á fronteira ingleza.

O grupo de financeiros, que haviam subscripto com os capitaes para a construcção do caminho de ferro do Pungué, era absolutamente extranho á British South Africa Company, que aliás empregou todas as diligencias para se apoderar do caminho de ferro, o que não conseguiu.

O contracto Van Laun foi modificado posteriormente, sendo essa modificação approvada pelo alvará de 3 de março de 1892 e sobre as bases dos dois contractos se formou a Beira railway Company.

A construcção da linha ferrea foi iniciada em Fontes Villa, pois se pensou primeiro em vencer com viação ac-

celerada, a zona infestada pela tzé-tzé, que se estende até proximo de Chimoio.

A ligação entre Fontes Villa e a Beira fez-se por meio de carreiras regulares de barcos a vapor, carreiras em parte subsidiadas pelo cofre da Companhia de Moçambique.

A construcção do caminho de ferro do Pungué começou em outubro de 1892. Em novembro de 1893 já estavam assentes 98^k de linha e concluida a plataforma até ao k^m 120. Em novembro de 1894 estava concluido o troço Fontes Villa Chimoio (191^k).

Em setembro de 1895 começou a construcção do troço Beira Fontes Villa, que se concluiu em julho de 1896.

Em principios de 1897 já se ia em caminho de ferro da Beira a Macequece (312^k).

Como, a partir da fronteira portugueza, a via ferrea augmentava de largura, era preciso fazer a baldeação de todas as mercadorias e transbordo de passageiros que seguiam da Beira para Salisbury, ou qualquer ponto do *hinterland* inglez servido pelo caminho de ferro. Para evitar ao commercio os contras que trazia esta baldeação, e mesmo para estabelecer o caminho de ferro do Pungué em condições mais vantajosas, fez-se em 1899 o alargamento da linha desde a Beira até Umtali, podendo-se já, em 1900 seguir da Beira até Salisbury (512^k) sem transbordo ou baldeação.

O caminho de ferro da Beira hade ser n'um dia não muito remoto o ramal mais importante da linha gigantesca que os inglezes estão lançando do Cabo ao Cairo.

O caminho de ferro de Lourenço Marques mede apenas 89 kilometros e custou 6.500 contos á nação; o caminho de ferro de Pungué que mede 319 kilometros custaria proporcionalmente áquelle, 23.000 contos. Pois a verdade é que não custou um real á nação.

*

Voltando a falar no porto da Beira é illucidativo o seguinte paralelo.

Em 1893 entraram no porto da Beira 192 embarcações

com 90.000 toneladas (numeros redondos); em 1899 entraram 250 embarcações com 368.000 toneladas. A diferença do numero de navios é apenas 58 a favor de 1899 mas a diferença de tonelagem é de 278.000 o que prova bem que foi a partir de 1893 que o porto da Beira se tornou frequentado pelos navios de alto bordo.

Em 1893 o movimento commercial do porto da Beira foi apenas de 615 contos, mas em 1898 attingia já 5.545 contos: quer dizer em cinco annos o movimento commercial tornou-se nove vezes maior.

Muito ricos e susceptiveis de grande futuro são, desde muito, considerados os districtos de Inhambane e Zambezia: pois em 1897, epocha mais proxima de que podémos obter informação segura, o movimento commercial dos respectivos portos foi o seguinte:

Quelimane	1.115 contos
Inhambane	461 »
	<hr/>
Total	1.576 »

Pois o movimento commercial do porto da Beira em 1897 foi de 3.995 contos, isto é, quasi o triplo do movimento commercial dos dois districtos de Inhambane e Zambeze.

Não se pode prever com rigor qual será n'um futuro proximo o movimento commercial do porto da Beira; mas lembremo-nos que Lourenço Marques em 1894 tinha um movimento commercial de 4.494 contos, isto é inferior ao que teve a Beira em 1898, e passou em 1896 a ter um movimento superior a 6.000 contos e em 1897 superior a 15.500 contos de réis.

Ora Lourenço Marques tinha poderosos concorrentes no porto de Durban e nos de Port Elisabeth e East London, que offereciam para o Transwal meios de transporte em concorrência com os do nosso porto.

A Beira, porém, é que não tem concorrente para todo o vasto territorio do *hinterland* inglez conhecido com o nome de Rhodezia.

Para o reconhecer basta lembrar que :

Bulwayo — dista do Cabo.....	2.050 k.
» » da Beira.....	928 »
Diferença a favor da Beira.....	1.122 »
 Guello — dista do Cabo.....	 2.284 k.
» » da Beira.....	703 »
Diferença a favor da Beira.....	1.581 »
 Salisbury — dista do Cabo.....	 2.574 k.
» » da Beira.....	612 »
Diferença a favor da Beira.....	1.962 »

Demonstrado, como está, que na Rhodézia ha ouro pagavel nas minas; considerando que a região mineira de Manica está dia a dia demonstrando a verdade com que os antigos a consideravam famosa e opulenta; sendo natural que os enormes capitaes inactivos com a paralyzação dos trabalhos mineiros do Transwal e estado de guerra d'aquelle paiz, procurem n'outra região emprego compensador, não é para admirar, antes muito para esperar, que os territorios de Manica e Sofala e os da Rhodézia, attra-hindo os capitaes á procura de collocação rendosa, recobam um grande impulso, e portanto que o commercio, que quasi todo passa pela Beira tenha um rapido incremento.

Como já mostrei, o movimento commercial da Beira em 1898 excedia já o que Lourenço Marques attingiu em 1894. Este facto é muito eloquente pois a Beira data de 1892 e portanto contava em 1898 apenas 6 annos de existencia. Lourenço Marques, antigo presidio, já tinha os fóros de villa em 1876 (decreto de 8 de dezembro de 1876) e em 1865 a sua população era computada em 1.100 habitantes. Se quizermos fazer um parallelo nos inicios da Beira e de Lourenço Marques, temos de comparar a Beira de 1891 com Lourenço Marques de 1828 que contava apenas uma

casa de madeira, algumas palhotas e uma fortaleza que é o mesmo de que constava a Beira em 1891.

Estes factos são muito eloquentes e demonstram que a Beira tem progredido commercialmente com muito maior rapidez do que Lourenço Marques.

Alguns dados estatísticos, de que passo a dar noticia, são uma demonstração frisante do desenvolvimento progressivo dos territorios de Manica e Sofala.

O serviço postal que em 1892 deu apenas um rendimento de 1 conto de réis, em 1898 deu um rendimento superior a 16 contos.

Em 1893 receberam-se no territorio 24.000 cartas e 12.000 jornaes e expediram-se 27.000 cartas e 11.000 jornaes.

Pois em 1899 este movimento foi muito mais consideravel. N'esse anno já se receberam 91.000 cartas e 28.000 jornaes, e expediram-se 101.000 cartas e 16.000 jornaes, (numeros redondos.)

O imposto de palhota que em 1895 rendia 11 contos, em 1899 rendeu 47 contos.

Da cobrança do mussôco tirou a Companhia de Moçambique 15 contos em 1895 e 28 contos em 1899.

O movimento total dos passageiros entrados e sahidos do territorio pelo porto da Beira foi em 1892 apenas de 965; em 1898 esse movimento subiu a 9.154.

O rendimento da capitania do porto da Beira que em 1893 era de 1:600.000 réis, subia já em 1899 a 23:600.000 réis.

Em 1892 empregavam-se no trafego do porto da Beira, apenas 3 embarcações com 17 toneladas. Em 1896 havia já 80 embarcações com a tonelagem total de 1.226 toneladas.

O consumo da carne que na Beira em 1893 era apenas de 10.000 kilos, já em 1898 subia a 200.000 kilos.

Estes dados estatísticos e muitos outros que omitto para não alongar demasiado esta exposição, são bem mais eloquentes e suggestivos do que todas as palavras que eu po-

deria dizer para vos transmittir a crença que tenho no brilhante futuro reservado aos territorios de Manica e Sofala.

*

A administração dos territorios de Manica e Sofala é uma demonstração frisante de que nas liberdades economicas reside o segredo de uma fecunda administração.

Todos os capitaes, todas as iniciativas, todo o commercio, todas as actividades encontram ali porta francamente aberta. Nem um monopólio, nem uma peia, nenhuma prejuizo tolhe a acção dos que ali querem trabalhar.

Quanto estas idéas e processos liberaes influem nos interesses nacionaes, dil-o ainda a eloquente estatística.

Nos tempos que muitos julgam esplendorosos, o triste tempo dos monopolios a que já me referi, o commercio entre a metropole e toda a provincia de Moçambique era quasi nullo. Pois agora n'este regimen liberal em que felizmente vivemos accentua-se a tendencia para o nosso commercio com a Africa Oriental ter cada vez mais importancia.

Assim, e para fallar só da Beira, a importação nacional por aquella alfandega foi a seguinte, em numeros redondos :

1893.....	42 contos
1894.....	51 »
1895.....	63 »
1896.....	101 »
1897.....	205 »
1898.....	478 »

Por aqui se vê que no periodo de 5 annos a importação nacional pelo porto da Beira passou de 42 contos a 488 contos, isto é, mais do que decuplicou.

Só de vinho de pasto, importámos de Portugal pela alfandega da Beira o valor de 113 contos em 1898 e 123 contos em 1899.

Quando em 1893 o sr. Neves Ferreira, então ministro do Ultramar, recommendava, em circular, aos governadores das nossas colonias que procurassem vulgarisar os nossos vinhos entre os indigenas, promovendo a substituição das aguardentes e alcools por aquelles, houve muita gente que se riu, como se fosse uma utopia acreditar que o preto deixasse de beber alccol para beber vinho.

Pois os factos estão demonstrando que aquelle ministro tinha razão e que o vasto mercado africano pôde realmente dar grande consumo ao excesso da nossa producção vinicola, concorrendo assim as colonias para attenuar a crise em que se debate um dos ramos mais importantes da nossa actividade agricola.

Prova-o já o seguinte facto: no periodo de seis annos que decorre desde que se começou a olhar um pouco para a collocação dos nossos vinhos em Africa; a exportação d'este producto, só para a Africa Oriental, passou de 21.000 hectolitros a 118.000.

Ora o augmento da população europeia que durante aquelle periodo se deu na Africa Oriental portugueza não justifica aquelle augmento de consumo, portanto vê-se que os indigenas dão cada vez maior consumo aos nossos vinhos, sendo para notar que ainda estamos no começo da exploração d'aquelle vasto mercado por esta industria, e que estabelecido o uso do vinho pelos pretos, o consumo d'este pôde exceder toda a espectativa.

Para Lourenço Marques exportamos um vinho branco especial, destinado aos pretos, mas nos territorios de Manica e Sofala notei que os indigenas bebem muito bem o nosso vinho tinto ordinario, sendo já frequente encontrar pretos que recusam a aguardente pedindo de preferencia vinho tinto.

Este facto é muito importante e mostra bem que se os interessados procurarem divulgar os seus vinhos ordinarios nos mercados africanos, podem obter resultados muito importantes.

Outros productos da industria nacional vão tendo já consumo digno de menção nos territorios de Manica e

Sofala. Assim vemos na estatística de 1899 que pela Beira importámos de Portugal: calçado no valor de 8 contos; chapéus no valor de 800.7000 réis; tabaco manipulado no valor de 14 contos; sabão no valor de 3 contos e conservas no valor de 37 contos. Em 1898 o valor das conservas nacionaes importadas pela Beira subiu a 68 contos; a diminuição que se nota em 1899 deriva dos progressos agricolas e hortícolas do territorio que passou a produzir e fornecer ao mercado muitos productos que eram importados.

Não só aos negociantes estrangeiros estabelecidos na Beira, mas ainda aos de Umtali e Salisbury ouvi, por mais de uma vez, referencias muito elogiosas aos productos da industria portugueza, especialmente aos artigos de calçado e chapelaria.

Estes mesmos elogios já anteriormente os ouvira a negociantes do Cabo da Boa Esperança, de Port Elisabeth e de Durban, nas vezes que ali passei.

Ora é preciso realmente que os nossos productos sejam muito bem fabricados e de muito boa qualidade para assim se tornarem conhecidos e afamados e para poderem concorrer, mesmo com a protecção pautal que os favorece, com os similares estrangeiros.

São elles que por si mesmo fazem o *réclame* á nossa industria. Mas isso não basta para os tornar bem conhecidos e garantir-lhes largo consumo.

E' preciso que os nossos industriaes e negociantes se convençam que precisam enviar áquelles mercados agentes seus encarregados de fazer conhecidos os seus productos.

Tenho percorrido todas as colonias portuguezas d'Africa; em todas ellas encontrei agentes do commercio estrangeiros, os chamados caixeiros viajantes, encarregados de promover a collocação dos productos da industria do seu paiz; pois não me lembro de ter encontrado n'estes ultimos dez annos um unico caixeiro viajante portuguez nas nossas colonias d'Africa.

Quando estive em Salisbury e Umtali notei, com satis

fação, que os nossos vinhos, mesmo os vinhos de pasto engarrafados, são ali muito apreciados. Não se julgue, porém, que era alguma casa portugueza que para ali mandava os nossos vinhos: era uma casa allemã.

Os vinhos do Porto que apparecem no mercado das colonias inglezas são quasi todos imitações grosseirissimas fabricadas na Allemanha e Inglaterra.

Agora não me admira que se falsifiquem já os nossos vinhos claretés e de Amarante pois os inglezes da Rhodèzia lhe iam dando grande consumo, e como era uma casa allemã que os fornecia, nada admirava que pedisse ás fabricas do seu paiz um clarete portuguez como já pedia vinhos do Porto.

Muito poderia ainda dizer sobre o assumpto, espero porém ter chamado a vossa illustrada attenção sobre este importante problema, tão digno do vosso solícito estudo e patriotico esforço em defeza dos interesses nacionaes.

*

A colonisação portugueza dos territorios de Manica e Sofala é com certeza das mais persistentes, e das mais completas que até hoje se tem feito em colonias portuguezas. E' raro o vapor, que de Lisboa parte para a Africa, que não leve para a Beira colonos portuguezes com as respectivas familias.

A todos deu a administração auxilio efficaz nos primeiros tempos de installação.

Os que se destinaram á agricultura receberam alfaias agricolas, sementes e auxilio pecuniario além de casa e concessão de terrenos proprios para lavoura.

Foi em Manica, por ser a região que pela sua altitude e condições especiaes de clima e de solo offerencia melhor meio para a acclimação, que se iniciaram os trabalhos de colonisação agricola.

Os resultados são dignos de registo.

Os colonos que ainda em 1898 recebiam subsidio, já em 1899 puderam dispensal-o, havendo mesmo alguns que

com a venda do producto das suas colheitas tinham já realisado um peculio muito razoavel.

Nada se poupou para obter este resultado. Realisaram-se trabalhos preparatorios para a construcção de moinhos e azenhas, construíram-se casas em boas condições hygienicas para os colonos, aproveitaram-se em levadas, para irrigações, os rios que desciam das montanhas, forneceram-se plantas, sementes, arvores de fructo importadas da Europa, gado para creação, etc.

Por mais de uma vez tive occasião de visitar a colonia agricola de Manica, a que merecidamente se deu o nome de colonia Meyrelles. O logar não póde ser mais pittoresco e mais rico sob o ponto de vista agricola.

Por toda a parte se vê a agua correr em pujantes levadas, que são aproveitadas nas irrigações dos pomares e plantações.

Todas as especies vegetaes proprias d'aquella região, e algumas europeas, adquirem ali notavel desenvolvimento e crescem muito rapidamente.

Vi ali cearas de trigo, cevada, milho e aveia apresentando magnifico aspecto. A vinha tambem ali se dava muito bem, e algumas arvores fructiferas importadas da europa não teriam cá melhor apparencia.

A cazaria muito branca rodeando a modesta egreja alcançadora no monte que domina vastas e uberrimas planicies; magestosas montanhas, topetando as nuvens; uma enorme eira pejada de milho; arribanas, bois lavrando a terra, cearas de milho, cevada, aveia e trigo, pomares, ruas marginadas de frondoso arvoredado, toda a labutação toda a vida de uma aldêa minhota, eis o que pude admirar na colonia Meyrelles que decerto se pode considerar modelo das do seu genero.

O venerando bispo de Moçambique, que tive a honra de acompanhar na ultima visita que fiz á região de Manica, baptisou ali algumas creanças nascidas na colonia e que como outras que ali existiam, apresentavam faces tão rosadas como se estivessem na Europa.

Não é só em Manica que a administração dos territo-

rios de Manica e Sofala tem procurado desenvolver a agricultura: Mossurize, Sofala, Chiloane, Govuro e Sena onde até 1890 os trabalhos agricolas se limitavam apenas á lavoura rudimentar dos indigenas para obter a indispensavel alimentação e o preciso para troca de uns miseros pannos e de alguma aguardente, apresentam agora uma feição muito differente.

No Buzi installou-se a companhia colonial do Buzi, companhia genuinamente portugueza, que foi desenvolver e ampliar os importantes trabalhos agricolas devidos á intelligente e incansavel iniciativa do sr. dr. Guilherme d'Arriaga, tão brilhantemente continuados pelo sr. José Joaquim d'Almeida.

Esta companhia tem hoje em exploração diversas propriedades que se apresentam n'um estado muito florescente, e cobrem uma superficie superior a 300.000 hectares.

No Govuro possui 2.000 hectares de terrenos em que abundam mattas de madeiras, proprias para construcções civis e para marceneria, de que já se tem feito alguns cortes; ali se vêem tambem já grandes plantações de coqueiros.

A propriedade da Cherinda possui magnificas pedreiras que podem dar grandes lucros.

Em Chingune possui salinas artificiaes construidas pelo processo da Figueira da Foz. D'essas salinas já a companhia do Buzi tem extrahido magnifico sal que encontra immediata collocação no mercado da Beira.

Além d'estas salinas a companhia do Buzi possui as salinas naturaes de Marapenhe, defronte de Chilodise, e as de Ampara, na circumscripção de Sofala.

Nas margens do rio Bué tem uma boa propriedade que já possui grandes plantações e na qual se encontra tambem magnifico calcareo de que se tem fabricado cal, que tem larga procura, pois os calcareos não abundam, antes raream, nos territorios de Manica e Sofala.

Sobre a costa, na margem do rio Baradas, possui a propriedade chamada Bura que já tem grandes plantações

de coqueiros e offerece condições especiaes para grande desenvolvimento agricola.

No valle do Buzi, desde seculos considerado como uma das zonas mais apropriadas para agricultura que possui a nossa provincia de Moçambique, existem grandes plantações de canna sacharina, que sendo originaria do territorio, tem sobre as especies exoticas a vantagem de uma resistencia, já provada, ás doenças que por vezes flagellam esta cultura.

Tambem no valle do Buzi possui já a companhia do Buzi grandes plantações de arvores de borracha, tanto da *Maniçoba* ou borracha do Pará, como da Castilôa e da *Landolphia* que muito abunda no estado silvestre nas florestas de Chissonguane, e nas terras do Beia e de Bاندوا, e nas florestas do Matondonhe e de Cherimone.

Vastas plantações de coqueiros, coconote, bananeiras, ananazes e ricino; um bom pomar de arvores fructiferas que já conta mais de 1:000 exemplares; grandes hortas que dão um rendimento superior a 3 contos de réis e onde se vêem os productos horticultas mais apreciados na Europa; vastas lezirias, com magnificos pastos e agua abundante e excellente, que promettem á industria pastoril que a companhia do Buzi já iniciou um largo futuro; vastas officinas movidas a vapor; um bom estaleiro d'onde teem sahido embarcações de grande tonelagem, que já fazem o serviço de cabotagem entre o porto de Luzitania e o porto da Beira; abundantes alfaias agricolas; charruas movidas a vapor, e a bois, arroteando os vastos prados; abundantes manadas de gado; e acima de tudo um forte e bem escolhido nucleo de colonisação portugueza, eis o que enthusiasma o portuguez que visita as importantes propriedades da companhia de Buzi, que são uma demonstração eloquente de quanto se póde conseguir em Africa quando o capital é secundado pelo trabalho intelligente e devotado e pela iniciativa desafrontada de entraves ou sujeições.

Não me permite o curto tempo que ousou tomar á vossa benevola attenção, dar mais larga noticia d'esta sympathica empreza e de outras não menos benemeritas de que

passo a fallar; mas pelas photographias que submetto a vosso exame podeis melhor aquilatar o muito que me fica por dizer.

Ainda no Buzi ha a citar os importantes trabalhos agricolas do sr. Ignacio Paiva Raposo.

Na Gorongosa estabeleceu-se a companhia d'este nome, que, apesar das contrariedades que teve a vencer no seu primeiro estabelecimento, em luctas com os indigenas, tem persistido na sua missão effectuando grandes plantações de café, borracha, coqueiros etc., em Inhatoca, Macuire, e Gouvêa.

No Luabo, temos a poderosa sociedade assucareira da Africa Oriental Portugueza e a Companhia do Cautchouc do Luabo, creada para explorar a borracha nativa e introduzir novas especies.

No Moribane ha tambem trabalhos agricolas devidos a uma empreza que para esse fim se fundou.

As culturas a que melhor se presta o territorio e que se tem procurado desenvolver são a do café, borracha, canna, sacharina, tabaco, algodão, arroz, cereaes, coqueiros, amendoim, gorgelim, etc.

O café, que existe no estado silvestre nas regiões de Govuro e de Sena semelha-se ao de Inhambane, sendo como este muito aromatico e de forte sabor.

Desenvolvendo esta cultura, só no Govuro que para ella se apresenta especialmente propicio, podem crear-se fontes de riqueza muito importantes.

A borracha existe no estado nativo em muitas florestas e especialmente na Madanda.

A titulo de ensaio fez a administração do territorio, em 1898, a exploração directa da borracha nativa, obtendo nos poucos dias, que ainda pode aproveitar da epocha da colheita, nove mil kilos de borracha que foi classificada de primeira qualidade.

N'estes ultimos annos a companhia de Moçambique importou grande quantidade de sementes de borracha do Ceará e d'outras procedencias que espalhou por todas as zonas onde podia fazer-se aquella cultura.

As sementeiras de borracha, de Sofala, Manica, Sena, Govuro e Chiloane apresentavam bello aspecto quando regresssei d'Africa.

*

No projecto de representação que em 1872 a Associação Commercial de Lisboa elaborou, e que deu origem ao folheto do nobre Marquez de Sá da Bandeira, intitulado «O trabalho rural africano e a administração colonial,» pedia-se com toda razão, que a segurança da propriedade fosse garantida nas colonias.

Essa segurança, que em algumas colonias portuguezas, que percorri, é puramente nominal, é uma realidade nos territorios de Manica e Sofala.

Concorre para isso, não só a indole pacifica dos indigenas do territorio, mas tambem a organização militar e de policia que faz parte do completo mechanismo administrativo, que á custa de grandes sacrificios ali foi estabelecido pela companhia de Moçambique.

A policia civil e militar do territorio de Manica e Sofala está confiada a elementos escolhidos entre os melhores do nosso exercito, e n'isto ainda se destaca esta administração dos antigos processos empregados em Portugal que confiava a guarda das suas colonias a soldados recrutados entre os vadios e indisciplinados.

O armamento e municiamiento das tropas da companhia de Moçambique nada deixam a desejar, e na instrucção e disciplina mantem-se as nobres tradições do exercito portuguez.

Na organização de 1884 do districto de Manica, que abrangia grande parte dos territorios hoje administrados pela companhia de Moçambique, figuravam apenas 1 official, 2 sargentos, 2 cabos, e 12 soldados como effectivo total das forças europeias encarregadas de velar pela segurança d'aquelle enorme districto.

A companhia de Moçambique mantem ali uma secção de cavallaria, uma secção de artilheria, e uma companhia

de infantaria, com o total de 202 praças e 5 officiaes. Estas forças tem estado desde a fundação da companhia e ainda estão, sob o commando do sr. capitão Krusse Gomes que em 20 annos de distinctos serviços em Africa é credor do respeito e sympathia que todos lhe dedicam.

Além da policia militar ha tambem a policia civil, já numerosa, e a policia sanitaria.

*

Passarei agora a tratar das minas de ouro de Manica.

Desde que a companhia de Moçambique iniciou os seus trabalhos mineiros começou a evidenciar-se que as minas de Manica eram realmente credoras da reputação que as tornou tão famosas na antiguidade.

A primeira expedição mineira da companhia de Moçambique, então na sua primeira phase, chegou a Macequece em agosto de 1889, sob a direcção de João de Rezende, que ao tempo representava a companhia em Africa.

Esta expedição encontrou-se ali com outra, organizada pelo dr. José Auspicio Simões, que era dirigida pelo engenheiro Jeffreis.

Foi este engenheiro que então descobriu o filão Rezende, do qual extrahiu uma porção de quartzo aurifero que continha ouro na proporção de 14 onças por tonelada.

Em seguida ao filão Rezende foi descoberto o filão Pehna Longa. Poucos dias depois o engenheiro Llamby que fazia parte da expedição da Companhia de Moçambique descobriu um filão perto do Chua e mais dois perto do Inhamucarrara.

Ao mesmo tempo que se descobriam estes filões o engenheiro Llamby, pelas lavagens das arcias e terras provenientes do leito de alguns afluentes do Revue descobriu nellas ouro em quantidade abundante, promettendo uma exploração lucrativa.

Em 1890 continuaram a fazer se descobertas de filões auriferos, alguns situados no Mutari, afluente do Odzi.

Proseguiram regularmente os trabalhos mineiros quando

se deu a invasão de Manica pelos agentes da South Africa em 15 de novembro de 1890. Suspenderam-se então todos os trabalhos mineiros.

O capital subscripto para empresas mineiras de Manica elevava-se n'essa epocha a 3.650 contos.

Reorganizada em 11 de fevereiro de 1891 a Companhia de Moçambique pelo sr. Antonio Ennes, em bases muito amplas que obedeciam a um alto pensamento politico de interesse nacional, só em 5 de maio de 1892 poudo fazer a nova installação. devido á situação especial em que então estava a metropole e ao estado pouco animador dos mercados europeus.

Os trabalhos mineiros foram sempre progredindo apezar da Companhia, que agora tinha poderes magestáticos, ter de crear completamente todos os serviços e aproveitar utilmente os vastissimos territorios que estavam quasi abandonados.

A receita das licenças mineiras que em 1892 pouco excedia 2 contos, elevou-se a 13 contos em 1895. Os filões em que n'este anno mais se trabalhou foram o Penha Longa e o Guy Fawks.

D'este filão extrahiram-s em 1895 setenta onças de ouro de setenta e cinco toneladas de minerio, empregando processos muito imperfeitos.

Seria prolixo se quizesse acompanhar todo o movimento mineiro de Manica n'estes ultimos dez annos; mas o que se póde affirmar é que até 1898 os trabalhos de exploração deixaram muito a desejar, sendo em geral pessima a direcção technica.

Isto explica o pequeno rendimento que aquellas minas deram até então.

Em 1897 a producção total das minas foi de 43 kilos de ouro, e em 1898 foi de 88 kilos.

Hoje os serviços mineiros de Manica entraram n'uma phase muito diversa graças á ordem, methodo e regularidade dos serviços que ali estabeleceu o capitão Freire d'Andrade, o que merecendo a confiança de nacionaes e estrangeiros, tende a transformar completamente aquella região.

Infelizmente as circumstancias excepcionalmente difficeis que derivam, para toda a Africa do Sul, da guerra do Transwal, não tem, até agora, favorecido aquelle desenvolvimento.

Ainda assim é para notar que o movimento não tem diminuido.

Em 1899 concederam-se 201 licenças para pesquisa de ouro em Manica.

Este numero é superior ao correspondente dos annos anteriores.

O numero de *claims* demarcados n'esse anno foi de 2.936.

No primeiro semestre de 1900 registaram-se mais 465 *claims* do que em egual periodo do anno anterior.

As opiniões auctorizadas dos engenheiros de minas: Bourbon, Freire d'Andrade e Sawyer, que *de visu* estudaram a região mineira de Manica, são concordes em affirmar o grande proveito que d'ella se pôde tirar.

Essas opiniões não bastam porém para levantar o credito do paiz mineiro emquanto não houver uma empresa bem dirigida e com abundantes capitaes que vá mostrar, bem claramente, que os insuccessos que até hoje tem tido outras empresas são exclusivamente devidos á falta de capital ou má direcção.

Esse *desideratum* está em via de realisação e podemos ter a grata esperanza de que em breve as minas de Manica serão objecto da attenção universal, attrahindo decerto grandes capitaes e uma poderosa corrente de emigração cosmopolita e nacional.

Concluindo o pouco que a escassez de tempo me permite dizer sobre este assumpto lembrarei apenas que as condições economicas do trabalho das minas de Manica são susceptiveis ainda de amplo melhoramento que as beneficie: assim a exploração de madeiras, que ali tem tão largo consumo, pôde fazer-se, com notavel economia, nas mattas atravessadas pelo caminho de ferro; o aproveitamento da força hydraulica, que na região montanhosa de Manica não escasseia, contribuirá decerto para obter

em condições economicas a electricidade que hade mover as pilões e fornecer a força motriz necessaria ás laborações mineiras, além de concorrer para a illuminação das minas e dos *ateliers* de trabalho.

Logo que os trabalhos mineiros atinjam maior desenvolvimento será construido o ramal do caminho de ferro, já estudado, e que partindo de Macequece vae servir as regiões de Chua, Penhalonga, Inhamucarrara, Andrada, e o Valle do Chimeze, já hoje accessiveis por meio de estradas que são cuidadosamente conservadas e que muito tem concorrido para facilitar as relações entre aquellas diversas zonas.

*

A affirmação da soberania portugueza nos vastos territorios de Manica e Sofala, que cobrem uma superficie de 150.000^{km²}, era pouco mais do que uma questão de palavras e de tradições, quando a Companhia de Moçambique tomou posse como delegada do governo portuguez da administração d'aquelles territorios.

Hoje essa soberania é um facto que a todos se impõe pela sua evidencia:

Affirmam-a: — as estradas que cortam o territorio em todas as direcções; os grandes trabalhos emprehidos por toda a parte e em que a Companhia dispendeu 912 contos de réis, de 2.760 que representa a totalidade dos seus rendimentos; esses trabalhos são o testemunho mais palpavel e frisante do nosso dominio e soberania; affirmam-o as auctoridades portuguezas, delegados da Companhia, que por toda o parte mantem bem firme o prestigio da nossa bandeira, que se ergue respeitada e querida de nacionaes e estrangeiros na Beira, Chiloane, Sofala, Govuro, Save, Madanda, Mossurire, Mafuzi, Moribane, Buzi, Neves Ferreira, Fontes Villa, Chimoio, Masseurice, Andrada, Gorongoza, Sena e finalmente no Barué, região opulenta que após tenazes esforços se abre finalmente ao nosso commercio e á nossa industria, e que é mais um ri-

quissimo filão a explorar, não só pelos minérios ricos, que contém mas ainda pelas condições do seu solo uberrimo.

A conquista pacifica d'esta vasta região que abre um novo mercado á nossa industria e ao nosso commercio e um campo mais amplo ao nosso trabalho, é um dos relevantes serviços que a nação deve ao actual governador dos territorios de Manica e Sofala o sr. conselheiro Meyrelles.

N'este tempo de *réclames* e de vaidades, quantos se fariam guindar aos pinaculos da celebridade se podessem arrogar-se aquelle serviço!

O governador Meyrelles deixou o seu valioso feito na modesta obscuridade a que tem votado tantos outros de que o paiz lhe é devedor: e se eu me atrevo a vir aqui ao seio d'esta illustrada assembléa, lançar sobre elles alguma luz, é porque entendo que de nós todos que trabalhamos em Africa e que ali empregamos os nossos capitaes é bem credor de gratidão, o que sabe sem apparato bellico, sem o troar dos canhões, sem impôr á nação pesados sacrificios, mas com a eloquencia da palavra e o tacto de verdadeiro diplomata abrir para sempre, ao nosso trabalho, ao nosso commercio, e á nossa industria, novos campos de acção, novos mercados, novas fontes de riqueza.

E já que fallei de um dos governadores do territorio, seria injustiça não citar tambem os nomes de Joaquim José Machado, que todos designam n'aquelles territorios pelo «Pae da Beira» e Manuel Raphael Gorjão, que governaram aquella colonia com tão raro civismo; não se deve tambem esquecer que tão brilhantes resultados são tambem devidos á patriotica administração dos corpos gerentes da poderosa Companhia de Moçambique, hoje representados pelo sr. Visconde de Carnaxide, que é uma das figuras mais respeitadas do nosso mundo financeiro.

Desejava terminar já esta modesta exposição mas não devo deixar no olvido tantos factos que revelam a actividade sempre vigilante com que se procura valorisar os territorios de Manica e Sofala radicando n'elles perpetuamente o nome portuguez.

Em 1894 descobriu-se o porto de Mocuvane a que se

deu o nome de Bartholomeu Dias, e de que se levantou já a planta hydrographica. D'este porto já foram enviadas pela Companhia do Buzi para a Europa, duas carregações de magnificas madeiras de marcenaria, entrando para esse fim, n'aquelle porto um grande navio da conhecida casa Ferreira.

Tambem em 1894 se crearam as feiras portuguezas de Caia, Inhapezuro e Sena, e mais tarde a feira de Mambone, no Save.

Estas feiras ou mercados, são antigas instituições, que na opinião de Oliveira Martins muito convem conservar, porque são, não só elementos de riqueza, mas ao mesmo tempo, um meio de expansão e de influencia portugueza.

Em 1895 estudou-se a estrada que deve ligar a rica região do Mossurize com a margem direita do Buzi; esta estrada, que mede 230 kilometros, começou já a ser construida.

N'esse mesmo anno se fez um estudo de um caminho de ferro entre a Beira e Lacerdonia, na margem direita do Zambeze.

Este impórtante melhoramento que já está em via de contracto, concorrerá para que á Beira venha não só o carvão das minas do Zambeze, o que fará da Beira um porto carbonífero, mas ainda os productos dos ricos territorios que esse caminho de ferro atravessa e que d'este modo serão mais depressa aproveitados.

Um outro caminho de ferro está já em projecto e merece citar-se: é o que hade ligar a Beira com o porto de Bartholomeu Dias. D'este caminho de ferro projecta-se ainda um ramal na direcção de Lourenço Marques.

Para ter a impressão de quanto a administração dos territorios de Manica e Sofala é solícita em promover os melhoramentos materiaes do paiz e garantir o bem-estar dos seus habitantes, basta chegar ao porto da Beira.

Ali se vê uma forte e extensa muralha de beton que garante a praia em mais de um kilometro de extensão, garantindo-a contra a acção violenta das vagas e contra as erosões que as fortes marés e cheias do Pungue e do Buzi

lhes causavam. Esta acção era tão violenta que em poucos annos devorou uma facha da praia de trezentos metros de largura e cerca de trez kilometros de extensão.

No porto da Beira se encontra o melhor lazareto que possuímos em toda a costa oriental, lazareto que tem sido visitado por muitos medicos estrangeiros, ali de passagem e que a todos tem merecido justos elogios.

Um gabinete bacteriologico, provido de tudo quanto este delicado e importante ramo de sciencia exige, é dirigido na Beira por um medico especialmente contractado para esse fim e foi montado e posto a funcionar pelo dr. Rist, discipulo de Roux, que ali foi expressamnte para esse fim. Os serviços de agrimensura estão mais bem organizados do que em qualquer outra colonia portugueza.

Tres escolas e uma bibliotheca funcionam na Beira e além disso a instrucção é facultada em escolas em todas as circumscrições do territorio.

Não venho aqui procurar popularidade, nem combater os sentimentos em voga; mas dizer a verdade, e por isso não devo callar que é nos missionarios e nas irmãs hospitaleiras portuguezas que a administração do territorio de Manica e Sofala, tem encontrado valiosissima cooperação na missão civilisadora que se impoz para com os indigenas do territorio.

E' preciso fazer justiça a quem a merece: se as missões portuguezas, na Africa Oriental, foram improductivas durante mais de trez seculos, chegando o desleixo a ponto de não haver sequer uma escola a registar até 1789, e se n'esses tempos de desordem e anarchia administrativa os frades deram o espectaculo pouco edificante de luctas constantes; é justo lembrar que hoje a catechese em Africa não é uma palavra vã, e que os missionarios e irmãs da caridade portuguezas tem jus ao nosso respeito, á nossa consideração, e devem ser vistos sob o seu verdadeiro aspecto de agentes da expansão portugueza, soldados valerosos da cruzada da civilisação que estamos empenhados a vencer sob pena de sermos expoliados do riquissimo florão que resta do nosso glorioso patrimonio.

A Inglaterra que é um paiz pratico e colonizador por excellencia, atira aos quatro cantos do mundo os seus missionarios, educados n'um espirito verdadeiramente util.

Não queiramos nós desprezar o valioso concurso que os nossos nos estão prestando; e se alguma cousa n'este sentido ha a desejar, é que os institutos que os educam sejam convenientemente reformados, de modo que o missionario catholico, a exemplo do que faz o protestante, seja de futuro um valioso collaborador da nossa acção politica sobre os povos aborigenes, e da nossa expansão commercial que tão combatida vae sendo, o que cumpre a todo o portuguez seja missionario, seja soldado, defender a todo o transe.

Concluindo; vejâmos meus senhores: Que utilidade social ou economica, tirava Portugal dos vastos territorios de Manica e Sofala, antes de ali installar a Companhia de Moçambique?

Quasi nenhuma.

Hoje, decorridos apenas 8 annos, essa vantagem é real e eloquentemente demonstrada pelos factos.

Que vantagens proporcionavam aquelles territorios antes de 1892, á emigração nacional? Nenhumas.

Hoje o colono portuguez encontra diversos centros de população que d'antes não existiam, onde pode dedicar-se ao commercio, á industria ou á agricultura, não lhe faltando meios facéis e rapidos de transporte que o liguem á Europa, ás colonias visinhas e aos outros centros de população do territorio.

Havia porventura alguma d'estas cousas em 1891?

Os productos da industria nacional que n'aquelles novos mercados vão encontrando cada vez mais larga collocação tinham porventura ali algum consumo antes de 1891?

A nossa navegação mercante que agora frequentemente ali nos visita, conhecia ou frequentava aquelles portos?

Os capitaes adquiridos n'estes ultimos annos n'aquelles territorios, pelos filhos de Portugal que alli mourejam, não vem hoje augmentar a nossa riqueza nacional?

E antes de 1892 o que vinha?

Vou terminar, meus senhores, pois me seria difficil n'esta rapida exposição, dar idéa — quanto esforço, tenacidade e patriotismo foi necessario dispender n'esta grandiosa obra de civilisação e progresso de um territorio tão vasto, que ha dez annos era uma reliquia de velhas tradições, e hoje é um dos mais brilhantes e promettedores filões da nossa riqueza colonial.

Nenhum intuito teve esta pobre exposição senão chamar a vossa esclarecida attenção para esses novos campos que se abrem á vossa iniciativa, ao vosso commercio, á vossa industria e aos vossos capitaes.

Feliz me julgarei, eu, que liguei todos os meus poucos haveres áquella colonia, se com as minhas pobres palavras restabelecer a verdade dos factos e tornar mais conhecida e melhor apreciada uma colonia que forceja por caminhar a par das suas irmãs mais velhas e mais adiantadas.

Sabeis que todo o progresso moral e material, depende hoje das facéis communicações, das estradas, dos caminhos de ferro, dos telegraphos electricos, do movimento e da liberdade.

Pois bem; dae curso á vossa iniciativa; encaminhae-a para aquelles territorios que nenhum d'aquelles elementos alli vos falta, mercê de uma administração que timbrou primeiro que tudo em affirmar a soberania portugueza.

É civilisando o africano que se conseguirá civilisar a Africa; mas não é só com a catechese que se hão de estabelecer os laços sociaes que hão de elevar o nivel moral dos povos d' Africa; á accção do missionario e do mestre é preciso que hoje se junte a accção do commerciante que obriga ao trabalho util e ao desenvolvimento da riqueza natural do solo.

Se já passou o tempo do *mare clausum*; mostrae que não temeis a concorrência cosmopolita que nos assoberba; e que possuímos, bem vivo, esse espirito aventureiro, essa força expansiva, que é hoje considerada a condição primordial da duração de uma raça, a forma moderna da lucta pela vida.

