



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

The expansionist pioneering luso and its fragility in full conference of berlin (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma ¹E-mail: (onesimosalomao27@gmail.com) (<https://orcid.org/0000-0001-6078-663X>)

RESUMO

Conhecendo-se na história de Angola que Portugal teria sido o pioneiro durante o expansionismo europeu (1482-1484), alguns paradoxos relevam-se do facto de que durante e pós Conferência de Berlim (1884/1885), aquela potência viria a ser vítima dos seus direitos históricos consubstanciados em ultimatos de outras potências e perda de territórios. Terminada a investigação relacionada com a posição política económica, e tecnológica de Portugal na Conferência de Berlim, concluímos que o pioneirismo expansionista luso baseado na tecnologia medieval foi incapaz de até à saída do século XIX, de justificar a sua proeminência como potência colonial de facto, pois, os países industrializados do Canal de Mancha revelaram-se esmagadores quanto à agenda da Conferência de Berlim (1884-1885). Com uma economia assente entre os séculos XVI e XX no tráfico de escravos, Portugal vir-se-á fragilizada quando esta atividade constituiu o foco de banimento da Conferência. O apego à economia de recoleção, - tirou vendeu, sem produção precedente, em decorrência da monarquia conservadora, justificará o seu esmagamento no concerto internacional. A investigação de pendor qualitativo foi aportada na revisão bibliográfica e documental com a intercalação de entrevistas, conversas informais, grupo de discussão, e inquéritos de confrontação, permitindo-nos a obtenção do grau de licenciado.

Palavras-chave: Expansão marítima, Estado ultramarino, Economia Colonial de Recoleção

ABSTRACT

Knowing in the history of Angola that Portugal would have been the pioneer during European expansionism (1482-1484), some paradoxes emerge from the fact that during and after the Berlin Conference (1884/1885), that power would become a victim of their historical rights embodied in ultimatums from other powers and loss of territories. After completing the investigation related to the political, economic and technological position of Portugal at the Berlin Conference, we conclude that the Portuguese expansionist pioneerism based on medieval technology was unable, until the end of the 19th century, to justify its prominence as a de facto colonial power, for the industrialized countries of the English Channel proved to be overwhelming on the agenda of the Berlin Conference (1884-1885). With an economy based between the 16th and 20th centuries on the slave

¹ Licenciado em Ciências da Educação de Benguela, Especialidade de História pela Universidade Katyavala Buila (Angola). Professor, no Instituto Superior Politécnico-Caála.

trade, Portugal was weakened when this activity was the focus of banishment from the Conference. The attachment to the economy of collection, - took sold, without previous production, as a result of the conservative monarchy, will justify its crushing in the international concert. The investigation of a qualitative approach was used in the bibliographical and documental review with the intercalation of interviews and confrontation surveys, allowing us to obtain a bachelor's degree.

Keywords: Maritime expansion, Overseas State, Colonial Economy of Collection

INTRODUÇÃO

A investigação centrada na compreensão do pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim, procurou desocultar as razões da sua transição da condição de pioneiro na expansão marítima do século XV para a condição de “anão entre os gigantes” a partir do século XIX.

Fizemos uma descrição interpretativa da história expansionista de Portugal enquanto país ibérico que cedo fez-se aos mares, mesmo com tecnologia de baixa autonomia e foi conquistando territórios do além-mar. No entanto, quando se procurava, ideologicamente, ordenar as ocupações imperiais colonialistas entre 1884 e 1885, através da convocação da Conferência de Berlim, apesar de deter vastos territórios na África e na Ásia, Portugal foi identificado como o elo fraco da agenda. Tal fez com que fosse extremamente humilhado, porque a sua capacidade tecnológica e económica pouco aconselhavam a contrapor-se às exigências das grandes potências.

DESENVOLVIMENTO

Situação geográfica

O nascimento de Portugal como Estado autónomo acontece numa época em que, segundo Marques (1995: 33), “sobre os pequenos reinos que existiam na Península sempre pairou o mito de uma monarquia hispânica unida”, caracterizado, no entanto, a partir de começos do século X, pela adoção de títulos de imperadores. Esta realidade, permitiu que, sempre que pudessem, impusessem uma autoridade de suserania “a todos os soberanos da Espanha, incluindo os muçulmanos, a quem cobraram tributos”.

Tal fez com que, reis fossem tomados como vassalos, situação que terá contribuído para a autónoma do território luso em épocas subsequentes. Deste modo, geograficamente, segundo Ferreira (2012), elencou que,

“Portugal é um país cujo território continental se encontra localizado na extremidade ocidental da Península Ibérica, estando delimitado a norte e a leste pela Espanha, único país vizinho, com uma dimensão territorial cerca de cinco vezes superior, e a sul e a oeste pelo Atlântico, um vasto oceano sobre o qual se encontra debruçado. Esta situação geográfica torna a presença do mar incontornável na história de Portugal e dá sentido à afirmação que a relação secular de Portugal com o mar é uma contingência geográfica” (p. 15).

Será este posicionamento no extremo sudoeste da Europa na região ocidental da península Ibérica que privilegia a sua soberania sobre os arquipélagos no atlântico Norte (Madeira e Açores). Delimitado ao Norte e Leste pela Espanha ao Sul e a Oeste pelo oceano atlântico, compreende uma parte continental e dois arquipélagos que constituem as regiões autónomas dos Açores, e da Madeira. Este posicionamento (frente ao atlântico e frente à África) terá facilitado as aventuras marítimas pioneiras, justificadas



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

pela fundação da escola de Sagres em 1418, pelo Infante Henrique, (filho do rei D. João I).

A evocação do mar é segundo Ferreira (2012),

“ [...] o veículo que permitiu a afirmação internacional do país, assumindo-se como a via por onde chegaram, em épocas diferentes, as especiarias da Índia, o ouro do Brasil e as matérias primas de Angola, riquezas, com uma importância fundamental para um país cuja a realidade foi marcada por uma escassez de recursos” (p.15).

Deste modo, a costa atlântica terá sido durante a idade Média, a fonte do desenvolvimento, segundo Garcia (1994: 13), das “várias povoações próximas do litoral português, nas quais as atividades comerciais piscatórias ocupavam um lugar importante”. Neste período (séculos XII e XIII), a Europa conforme o autor, estava caracterizada “por um considerável crescimento urbano e económico” (idem), quanto Portugal, como forma de inserir-se no comércio internacional, colocava-se “nas rotas marítimas que ligavam o mediterrâneo e o atlântico” (ibidem).

Expansão portuguesa ou aventura marítima

A necessidade de prestígio da coroa nos reinados de D. João I, D. João II, dos seus filhos e da nobreza, que se interessavam além fronteira; com o intuito em obter o ouro e outros produtos que chegavam á cidade, e o saque inerente à conquista; o domínio de uma posição estratégica entre o mediterrâneo e o atlântico, o combate á prática muçulmana e o apoio às atividades de corsários portugueses, são alguns dos fatores que condicionaram o interesse por uma área de expansão que teve várias consequências.

Refletindo sobre a expansão portuguesa Garcia (1994: 14) descreve ainda que, “as razões que levaram a esta acção são bastante complexas, pois vão desde as de ordem militar - estratégica até as de ordem económica”. Se as opções económicas eram o objectivo fundamental da expansão marítima circunscrito no interesse pelos produtos de bandeira na época (ouro e especiarias), a dimensão militar representou a proteção ao expansionismo face à necessidade de esmagar as resistências dos nativos.

A opção militar terá feito retomar as “guerras contra os infiéis, renovando as ideias de cruzada e de reconquista” (idem), conformando deste modo, a lógica dos 3M que caracterizou o expansionismo português. Com o mercantilismo, o expansionismo luso encoberto por ideologias civilizacionais fez enaltecer, segundo (Bender, 2013):

“[...] a grandeza da sua missão colonial de descobrir, conquistar, colonizar e prozelitar em terras distantes. Durante a intelectualidade portuguesa, a literatura e o discurso político elogiaram a bravura dos soldados, a tenacidade dos colonos e, acima de tudo, a responsabilidade divinamente inspirada de Portugal de transmitir valores cristãos e civilização ocidental aos indígenas de África” (p. 30).

Para referenciar que o mercantilismo que motivou a mobilidade do Sul da Europa para o resto do mundo foi amparado, primeiramente, pela acção missionária em face à reacção dos nativos diante de produtos de baixa qualidade. Momento simultâneo foi a

introdução do militarismo para pôr cobro às resistências dos povos de Angola para efetivar a missão colonial portuguesa em Angola.

A construção e o aperfeiçoamento das técnicas de embarcações, a determinação das rotas marítimas e a elaboração de mapas de navegação constituíam os pressupostos para a missão expansionista e mercantilista. Com o estabelecimento das relações comerciais, deu-se o início à exploração dos povos e dos recursos económicos com que Portugal interatuava pelo mundo. A compreensão desta fase é gerada a partir do provérbio chinês segundo o qual, 'Uma viagem de mil léguas começa com um curto passo' (Harry, 1994:159).

"Portugal deu esse pequeno passo em 1415, quando D. João I e seus filhos conquistaram Ceuta, praça-forte mourisca do lado sul do estreito de Gibraltar. Dentro de um século, esse pequeno passo abria o caminho até à China" (Idem).

Se por um lado, as vias marítimas constituíam os caminhos oportunos para atingir as áreas almejadas do mundo, por outro lado, eram necessários meios para esse fim. Quanto aos meios, Rémond (1994: 23) escalona-os em científicos e técnicos. Os primeiros consistiram no aperfeiçoamento dos instrumentos de navegação, desde o desenho dos mapas aos levantamentos astronómicos e hidrográficos. Os meios técnicos constituídos pelo navio, a aplicação da máquina a vapor, enfim, toda a revolução dos transportes do século XIX que justificaram o avanço científico da Europa ocidental da época. A predileção pelo navio deve-se, segundo o autor, porque "a terra presta-se menos à penetração do que o mar".

Não foi apenas o domínio castelhano sobre Portugal (1580-1640), resultante da sujeição à monarquia dual e suas consequências internacionais na ligação com a Espanha que teria condicionado o avanço luso. As políticas delineadas pela monarquia pouco resultaram para uma estratégia sustentável do seu expansionismo. A reminiscência política dos monarcas subsequentes relativamente às opções económicas e políticas teriam contrariado grandemente o interesse global das potências industriais que emergiram a partir do século XVIII. Este imbróglio leva Guevara (2006), a reconhecer o seguinte:

"O Portugal de finais do século XIX e XX tem sido usualmente apresentado, nos estudos portugueses e estrangeiros, como um elemento passivo da política internacional, levado ao sabor da corrente dos desejos e exigências das grandes potências europeias. Ora, mesmo limitado por grandes condicionantes, o papel de Lisboa não foi nem tão passivo, nem tão subserviente aos interesses das grandes nações europeias, como correntemente se tem defendido" (p. 20).

Terá sido uma sucessão de erros de decisão que contribuiram para vulnerabilizar o posicionamento internacional de Portugal. Por exemplo, Manuel, T. (2015: 30, itálico do autor) evoca que em pleno século XVIII em Angola, "as propostas de amostras de exploração das minas de ouro do *Lombige* enviadas à Lisboa" eram passíveis de penalizações pelos seus autores. "Em aviso de 13-11-1761, a coroa manda-as em perpétuo esquecimento".

Mesmo propondo-se para o mercantilismo que norteava as aventuras marítimas da época, Portugal contrariava-se na acção. É do ouro que procurava e é o mesmo que lançava ao esquecimento, posição inversa do que é escrito como sendo Portugal vítima das opções de outras potências, ou seja, o significado real do conceito "mercantilista" havia sido tendencialmente deturpado pelo expansionismo luso. John Locke, cf.



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

Schwartz (2010: 21, aspas do autor), descreve que, “ «Num país que não tenha minas há apenas duas maneiras de enriquecer: através da conquista ou de comércio» ”.

Terá sido nesta perspetiva que no início do século XV algumas burguesias europeias conduzirão um vasto movimento de expansão comercial ao longo da costa africana. Reis outorgavam-se o direito e obrigação de motivar a exploração das ilhas atlânticas, para obter os metais preciosos que escasseavam, o marfim, o ouro, a prata e outras especiarias.

Se foi a motivação mercantilista que levou Portugal a viajar desde muito cedo pelo mundo, eventualmente não estava clara na mente das monarquias a essência global da missão. Porque “[...] com a tomada de Ceuta em 1415, Portugal, iniciou um império ultramarino assente no comércio marítimo que [supostamente] iria manter, embora com geometria variável, até 1975” (Ferreira, 2012: 15). Uma configuração que mais devia-se a própria coroa que às contingências externas, apesar de alguns reis portugueses que apoiavam o comércio, terem encarado a actividade como oportunidade de conquista com vista a criar novas fontes de receitas. Era conquistar para desenvolver um bom negócio. Fage & Tordoff (2010) referem o seguinte:

“Entre os que participaram deste conhecimento estava um filho de D. João I, rei de Portugal, o infante D. Henriques (1394-140) que tomara parte na conquista de Ceuta e se tornara o seu primeiro governador português. Desenvolveu-se no seu espírito, e no seu irmão Pedro, a ideia de que os recursos portugueses podiam ser aplicados de modo mais vantajosos ao contornar por mar, o poderio de Marrocos, em vez de ataca-los diretamente. Em 1419, o infante esteve ligado as viagens de exploração para o sul e para o ocidente do atlântico, facto que lhe iria conferir, o cognome de «o Navegador» ” (p. 233).

Para lá de uma espécie de deslocações samaritanas com o cunho de exploração geográfica e científica, tratava-se de uma firme agenda feroz que viria a limitar a liberdade de muitos povos de África. Pois a missão, estava encoberta de vários motivos subsumidos em bases de curiosidade científicas, de ordem religiosa, mas a ânsia era de estender o seu poderio pelo mundo. Por este motivo, Rémond (1994) destaca que,

“É também necessário referir os motivos mais interesseiros. Motivos comerciais: a procura de novas vias de acesso as riquezas da Ásia. Motivos políticos: A vontade de poder das nações e as rivalidades que elas transpõem da Europa para os teatros externos” (p. 23).

Na proeza portuguesa a conquista de Ceuta é assim tomada como o ponto crucial do início da expansão portuguesa no mundo, em particular em África, dentre as razões que levaram a esta acção vigoram as de necessidades económicas cujas estratégias mercantilistas, missionárias e militar não puderam dissimular por muito tempo o pretexto, ideológico de “missão civilizacional e aventureira”. Essas pretensões da coroa portuguesa pelo mundo, em particular em África, são descritas por Godinho (1962) nos seguintes termos:

“O projecto de atingir por vias marítimas, as terras africanas que forneciam o oiro, o marfim, as especiarias e os escravos teria germinado no cérebro do infante depois da conquista de Ceuta (1415), pelas informações ali colhidas acerca do intenso comércio das caravanas árabes e berberes” (p. 15).

Apesar da conquista de Ceuta 1415, no norte de África constituir o ponto de partida da expansão ultramarina, também serviu, estrategicamente, de oportunidade para abrir caminhos na busca do ouro do Sudão e controlar as incursões dos piratas árabes na costa de Portugal.

De acordo com Manuel, T. (2014: 27) “a primeira expedição portuguesa, comandada pelo rei Dom João I”, teria terminado com a conquista de Ceuta a 21 de Agosto de 1415”, tendo “em 1482, Diogo Cão ”chegado à foz do rio Congo”. Davidson (1978) descreve que,

“Em 1498 depois de atravessar a solidão cinzenta do atlântico sul, o Almirante português Vasco da Gama com três pequenos navios avançou para o leste, dobrando o ponto Sul da África, em demanda da Índia; foi um grande momento da História a primeira visita do oceano Índico e as costas que os bordejam (p. 101).

Por este motivo, era pouco compreensível que este “gigante pioneiro” chegasse ao século XIX na condição de “anão entre os gigantes”, se não fosse o imbróglio da Conferência de Berlim e da teimosia pela manutenção do tráfico de escravos por mais de dois séculos.

Uma observação cronológica (séculos XV-XVI) indica que Portugal teria sido pioneiro na expansão marítima (1415 em Ceuta e 1482 no Kongo), seguido da Espanha, devido ao posicionamento geográfico desses países do Sul – península ibérica, a vizinhança com o mediterrâneo e a influência mercantilista árabe precedente. Durante séculos, a península ibérica contentava-se com o seu papel de intermediário comercial com o mediterrâneo, enquanto os países do canal da mancha procuravam revolucionar a indústria. Manuel, T. (2015) descreve que,

“Este período corresponde à transição do feudalismo para o capitalismo – acumulação do capital, correspondendo com a formação das monarquias nacionais que impelem nações a tornarem-se potências com o apoio da burguesia” (p. 22).

Terão sido os governos monárquicos, os responsáveis por alguma letargia dos designados pelo autor (*idem*, *italico do autor*), como *países madrugadores* em relação ao avanço para além da Europa através do comércio. Período que segundo o autor, “os comerciantes passam a ser tão ouvidos quanto os generais, o que faz surgir um novo tipo de conselheiro político, o economista” (*ibidem*). Já os países do canal da mancha, procuravam “com a revolução industrial em meados do século XVIII”, substituir o mercantilismo da Europa do Sul pelo “liberalismo económico caracterizado pela interferência do Estado na economia” (*idem*).

É neste quadro, em que de acordo com Alencastro (1947), refere que,

“Os ‘velhos países capitalistas’, Portugal, e Espanha, são suplantados no comércio ultramarino pelos ‘novos países capitalistas’ do Norte da Europa, Inglaterra e Holanda” (p. 193).

Abre-se deste modo, a vaga de “contradições imperialistas que puseram a terreiro, a partir do século XVIII, os defensores do liberalismo e os do protecionismo mercantil” (Manuel, T., 2015: 23). Tal teria levado à “transição conflituosa de uma economia fechada a uma economia liberal”, constituindo-se “duas correntes antagónicas mercantilistas” em que, “a proteção das indústrias nacionais impunha barreiras alfandegárias de concorrência de produtos estrangeiros” (*ibidem*).



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

Proezas do expansionismo luso

As designadas viagens de navegação da Coroa portuguesa destacam figuras como: Diogo Cão, Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Paulo Dias de Novais, Nuno Tristão, Pero Dacovilha e Antão Gonçalves entre outros. Cada um desses navegadores teria contribuído para agenda expansionista, com a sua experiência, atingindo novos territórios que viriam a enformar ou ao menos a referenciar-se como ente do império luso.

a) Antão Gonçalves como abordam Gomes & Bastos (2012: 26), [...] “em 1441, [...] chega até às proximidades do Cabo Branco” onde o navegador encontrou “os primeiros artigos para comércio: couro, azeite e peles de focas”. Também é com esta navegação, que no ano a seguir, se dá a iniciativa da captura de escravos pois segundo Ki-Zerbo (1972: 266) “em 1442, Antão Gonçalves, moço da câmara de D. Henriques, o Navegador, desembarcando na costa, capturava um homem e uma mulher”. Tratou-se de proeza que viria a aguçar as motivações expedicionárias lusas sob a intuição segundo Ki-Zerbo de que, *‘se podiam fazer dois prisioneiros, por que não mais’* (Manuel, T., 2008: 36, itálico do autor).

b) Numa de suas investidas depois de dois anos, Antão segundo Davidson (1978: 178), aliado a um outro cavaleiro mancebo atracara na Costa da Mauritània acompanhado de guias entre os nativos cativos, atacou acampamentos fez vinte e nove cativos. Esta façanha motivou “os investidores de Lisboa” a interessarem-se e a associarem-se e financiarem “uma expedição maior” de que obteriam, segundo Zurara (1989), cf. Mendes (2004: 16), “235 prisioneiros para serem vendidos nos mercados de escravos de Portugal”¹. Era deste modo inaugurado o novo capítulo da história de África.

c) Nuno Tristão, conforme Marques (1995: 139), atingiu em 1441 o cabo Branco na actual Mauritània. “Este navegador descobriu pelo menos mais de dez graus de costa para sul, em viagens sucessivas durante os cinco anos que se seguiram”. É tomado por hipótese do autor, como “o primeiro a chegar à costa do Senegal”, avançando até ao rio Gâmbia”.

d) Diogo Cão segundo o autor (p. 202), inicia a sua marcha para a África quando “em 1482, D. João II mandou a sua primeira expedição á descoberta da África sob o comando” daquele navegador. Diogo Cão teria navegado para a Costa sul do equador, “abrangendo os atuais Gabão, Congo, Zaire e a maior parte de Angola”, tendo entre 1485-1486, atingido a Namíbia.

e) Bartolomeu Dias segundo Marques (1995: 202), equipado de três caravelas, teria em 1487, tentado descobrir “o caminho marítimo para a Índia navegou para sul”, ultrapassando “o limite atingido por Diogo Cão”, tendo explorado “a costa da presente Namíbia e da África do Sul até à latitude de Table Bay (33-34° S)”. O navegador convenceu-se de que havia aberto o tão almejado caminho marítimo para a Índia.

¹ Considera que “em 1445, Lançarote deixa o Porto de Lagos onde regressa em Agosto do mesmo ano com o primeiro contingente de 235 escravos negros, raptados no litoral da Senegâmbia e foram vendidos em leilão na praça pública”.

f) Vasco da Gama teria segundo Marques (1995: 196-197), chegado em 1498 à Índia e regressado a Portugal no ano seguinte como triunfante, com “os navios carregados de especiaria com enorme fama e prestígio para o seu rei”. Este facto levou a que, D. Manuel, o rei de Portugal na época, se declarasse “como o mais rico monarca da Cristandade”, designando-se como o “Senhor da conquista”. Representava uma aventura airosa cujos louros o rei chamou-os para si enquanto o emitente da expedição.

g) Paulo Dias de Novais como aborda Garcia (1994: 49), era “neto de Bartolomeu Dias, recebeu instruções em 20 de dezembro de 1559 para ir a Angola, tendo chegado ao Cuanza a 3 de maio de 1560”. O navegador atracou na “ilha de Luanda em 11 de fevereiro de 1575”, tendo-lhe sido atribuído o título de Governador e capitão-Mor do Donatário do reino de Sebaste da Guiné inferior que era então, o território de Angola entre 1575 e 1589. Nesta lógica histórica Disney (2010), descreve que,

“Em 1576, Novais fundou a cidade de Luanda, estabelecendo instituições caracteristicamente portuguesas: uma fortaleza, igrejas, uma câmara (conselho municipal), uma Misericórdia, um hospital e uma cadeia” (p. 305 – 306).

Tratou-se de instituições que, na época, eram estranhas á realidade dos povos encontrados, e teriam um sentido de substituir o institucionalismo africano pelo ocidental, como mais um mecanismo de submissão. Foi deste modo que, Portugal sofisticou as necessidades dos nativos e por via de leis e de preconceitos eurocêntricos estabeleceu padrões sem sentido para o novo mundo, apenas para si.

h) Pero da Covilhã segundo Marques (1995: 203), “saiu de Lisboa em Maio de 1487” acompanhado de Afonso de Paiva, apesar de que, segundo o autor, “o destino de Afonso de Paiva” ser ignorado, mas Pero da Covilhã, teria avançado até a “Índia, onde visitou Cananor, Calicut e Goa, prosseguindo depois para a Pérsia e África Oriental”. Foi mais uma experiência de navegação, cujos fundamentos, mesmo os autores referindo-se a um pretenso relatório do navegador ao D. João II, não explicita mais senão, a geografia, a morfologia e a hidrografia nesta parte.

O Brasil e a África face ao tráfico de escravos

Referindo-se ao tráfico de escravos perpetrado pelos portugueses, Schwartz (2010) sintetiza a ideia na seguinte fórmula: “«Sem Angola, não há escravos; sem escravos, não há açúcar; sem açúcar, não há Brasil» ” (p. 28, aspas do autor). Deste modo, apesar de a existência do Brasil justificar-se por essa equação nas variáveis açúcar e escravo, quando se torna independente sob os auspícios da industrialização, uma nova equação recria-se: açúcar do Brasil sim, mas sem escravos e apenas com a industrialização.

Precedentemente, a invasão e ocupação de Portugal pela hegemonia napoleónica em Novembro de 1807, vai precipitar a instabilidade política e económica que nutrirá as pretensões de colonos europeus a exigirem a autonomia perante à monarquia portuguesa que detinha o direito formal sobre o Brasil. Pois segundo Marques (1995), dessa invasão francesa,

“O rei D. João VI, com a maior parte do governo e da Corte, decidiu refugiar-se no Brasil. A sede do governo português foi assim transferida da Europa para América. De um dia para o outro, o Brasil passava à situação de metrópole e Portugal à de colónia” (p. 422).

Tratou-se de um vacilo político da monarquia ao qual suceder-se-ão inúmeros vexames internacionais contra os quais Portugal levará séculos a despir-se. Pelo que, não tardou



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

para em Agosto de 1820, eclodir “na Metrópole a Revolução liberal, sendo um dos primeiros actos do novo governo, o pedido de regresso de D. João VI” (idem: 425), tendo a corte desembarcado em Lisboa em Julho de 1821, situação que terá favorecido o auto governo do Brasil perante a Corte portuguesa.

Estranho é, de acordo com o autor (p. 427), ter sido D. Pedro, filho de D. João VI, que havia ficado no Rio de Janeiro a protagonizar toda a efervescência que daria a separação da colónia ao resolver com as suas opções governativas (nomeação de ministros, tendencialmente, liberais e convocada a assembleia legislativa brasileira), “a proclamar a independência do Brasil (Ipiranga, S. Paulo a 7 de setembro de 1822)”.

Os Estudos Coloniais Portugueses (1975: 36) ao considerarem que, o Brasil era depois da Índia “a fonte económica donde Portugal ia buscar os recursos”, estariam a argumentar a opção lusa de virar-se para África, porque, “perdendo o Brasil, era o mesmo que perder a fonte básica da sua magra economia”. Assim, “virar os olhos definitivamente para África e dela tirar os recursos para a continuação do sistema de economia parasitária”, era uma forma de subsistência como Estado.

Brasil independente esquiva-se do tráfico de escravos e abraça à industrialização, Portugal passa a sentir-se um Estado diminuído e por este motivo, Dilolwa (2000) cf. Manuel, T. (2015: 38) descreve que, o Portugal “obriga-se a coagir o Brasil, a assinar um tratado em que se comprometia a não arrastar as colónias portuguesas”. No entanto, o não arrastamento não impedirá segundo Davidson (1978: 193) que, os Africanos se rebelassem “contra os seus captores nos navios negreiros, também se rebelaram contra a escravidão nas Américas”. Não bastará o pacto entre o Brasil e Portugal, mas a ansiedade dos cativos de recuperar a sua liberdade constituirá, igualmente, num factor de fracasso da teimosia lusa a um negócio até aí sugerido ao fracasso.

A contestação dos nativos era entendida conforme Caldeira (2004: 101), como “a resistência à dureza do exílio, a violência do trabalho e às arbitrariedades de senhores e capatazes”. A reacção dos cativos era então consubstanciada segundo Mattos (2007), cf. Calvacante (2008: 5), em fugas em grupos que davam lugar à “formação de quilombos” e “algumas vezes, as fugas eram realizadas individualmente e os escravos procuravam abrigo na residência de algum liberto ou livre conhecido”.

Aquilo que era produto passava então à força de resistência e de inversão da opção económica, fragilizando ainda mais a situação social, política e económica de Portugal, não só perante o mundo industrial, como também, perante os povos das possessões que cedo acirrará as críticas dos liberais lusos. Em Angola, segundo Zau (2002: 45 - 48), as lutas contra o tráfico negreiro nos reinados de Ngola Mbande (1617-1626) serão “retomadas por sua irmã Jinga Mbande” que “durante quase quatro décadas” impedia “a submissão do seu reino do Ndongo à coroa portuguesa”. Tratava-se do confronto entre a monarquia lusa que pretendia prosperar à custa da destruição das monarquias de Angola.

Se por um lado, o Brasil não precisava mais de mão-de-obra escrava, porque essa causaria uma competitividade desleal perante a produção industrial, por outra, a fonte

de escravos escasseava à custa das resistências dos nativos, fomentando internamente na metrópole, vozes discordantes das opções monárquicas. Já no século XVIII, Marquês de Pombal havia, na sua sugestão de recuperar a economia lusa, proposto tacitamente abandonar o tráfico de escravos, vexando por exemplo, a proeminência da congregação Jesuíta (exímios traficantes de escravos) na missão da educação e ensino.

Os projectos de Marquês de Pombal procuraram segundo Manuel, T.(2015; 43), no plano económico, modernizar a máquina do Estado e melhorar “o sistema de arrecadação de receitas, recuperando as finanças do reino”. A intenção era de estimular a recuperação das manufacturas nacionais em crise” durante séculos de absorção imperial numa actividade injusta e pouco sustentável. Tal teria motivado Pombal segundo o autor, a criar “estabelecimentos públicos, coibir as extorsões e delapidações contra os indígenas, tentar explorar as minas de petróleo do Dande e de enxofre em Benguela”.

Será em mãos de Sá da Bandeira, segundo Capelo (1987: 155) que, Portugal promulga a 10 de Dezembro de 1836, o decreto que tendia a “proibir a exportação de escravos por terra e por mar, de todas as possessões portuguesas sem exceção”. Apesar de ambíguo, por não mencionar a proibição de captura, o decreto procurou ser enfático ao sugerir a sua validade “a partir da data da sua publicação na capital de cada dessas possessões”. Outra dimensão que criara mais uma desconexão, premiando a edificação de portos secretos nas possessões, com vista a escoar escravos em face a eventual inspeção a que as capitais seriam sujeitas.

Relativamente a Angola, Miller (1988) cf. Revista do Arquivo Histórico Nacional (1996: 151) descreve que Portugal “extraiu escravos em primeiro lugar da costa de Angola, ao sul da embocadura do rio Zaire, [...] o Kunene e, principalmente, de dois pontos de embarque: Luanda, capital colonial [na] década de 1570, e Benguela, fundada na década de 1600”. Estes eram os pontos portuários oficialmente declarados para escoar os escravos para as Américas, sem incluir os portos clandestinos, instituídos como solução de fuga dos negreiros às inspeções abolicionistas, nomeadamente os do Mpinda, Ambriz, Egipto Praia e Kikombo. Ximenes (2009) descreveu que,

“Entre 1776 e 1830 foram registrados 287 navios negreiros procedentes da região da África Central atlântica (Loango, Malemo, Cabinda, Ambriz, rio Zaire, Luanda e Benguela), cujo destino era o porto de Salvador” (p. 2).

Tratou-se de uma actividade comercial que em África tudo absorvia e tudo desorganizava, mas a monarquia portuguesa contentava-se, apesar de reduzir a sua capacidade competitiva com outras potências à entrada do século XIX.

É assim que, Marquês de Pombal e Sá Bandeira fazem parte, ainda que em séculos distintos, de figuras que procuraram criar mecanismos que pudessem ao menos, levar Portugal a concorrer com a tecnológica inglesa. Na abordagem de Miller (1988) cf. Revista do Arquivo Histórico Nacional (1996: 151), era necessário que a “produção vinícola, um dos principais produtos de exportação de Portugal”, se fortalecesse “em pequenas propriedades”, com vista a criar companhias que permitissem “aumentar a produção e a exportação do vinho”, contrariamente à obsessão ao tráfico de escravos. Pois, a partir de 1836, a supressão do tráfico de escravos na economia do Brasil havia



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

levado, a título de experiência, a falência de parte dos conservadores lusos naquele território, ao que, muitos obrigaram-se a retirarem-se para Angola, como novo território de oportunidades produtivas. Tal deu lugar à fundação de novas urbanidades em Angola pois que, de acordo com Manuel, T. (2015), considera por exemplo que,

“Com a fundação em 1840, da cidade de Moçâmedes, estavam criadas as condições para a indústria pesqueira, por quanto o forte da Huíla contribuiria para a indústria agropecuária. Foram estabelecidas as açucareira do Dombe grande e do Bom Jesus, as fábricas de cá em massangano e, estabeleceram-se os madeireiros da Huíla ” (p. 43).

O que quer dizer que, o abandono do tráfico de escravos criará condições para a industrialização do território que era potencialmente rico em recursos naturais, mas, apesar destes poucos avanços industriais a coroa lusa, não alcançou níveis de equiparação com as potências congêneres (madrugadores da industrialização e defensores do mercado liberal). Com efeito, mobilizar-se-ão seja, os colonos liberais na metrópole como na colónia de Angola, como também, aqueles que nas Américas haviam falido devido à acção industrial.

Finalmente quando a expansão europeia se configurou para uma competitividade económica mundial, em que, as divergências económico-diplomáticas subjacentes ao protecionismo e ao liberalismo mercantilista (1879) sugeriam uma intervenção económico real, a evocação dos direitos históricos a que Portugal estava imbuído, o sujeitaram ao *status* de “anão entre os gigantes”. Pois, o protagonismo lendário do seu pioneirismo expansionista assente na economia da recolção, - *tirou vendeu* (tráfico de escravos), o remeteu à uma quase incompreendida estagnação económica e tecnológica que incluía as possessões no além-mar.

Relativamente ao atraso tecnológico de Portugal, justifica-se pelo seu apego no tráfico de escravo, confirmando-se que, “até à década de 1850 e mesmo depois, a economia colonial portuguesa assentava na escravatura” (Marques, 1995: 538). Tal, terá feito com que até ao século XIX não conseguisse implementar uma economia de exploração, o que condicionou, grandemente, o seu avanço industrial quer na metrópole como nas colónias.

As condições tecnológicas e económicas de Portugal durante a expansão marítima da primeira fase (século XV) foram, factualmente, vencidas pela revolução industrial iniciada pelos países do Canal da Mancha (1780-1830). Pois, quando no século XVIII na Inglaterra emerge a industrialização que “se alastrou durante o século XIX pelo continente — na Alemanha do oeste, no Norte de Itália e em certos pontos da península Ibérica” (Rémond, 1994: 202), Portugal país do sul continuou a contentar-se com a tecnologia medieval, “basicamente pobre e humilde” (Bender, 2013: 50).

Esta situação justificou, efetivamente as fragilidades, tecnológica e económica, tendo-se atrelado à nova ordem industrial, tardiamente. A “expansão do maquinismo na sequência de invenções que vêm modificar as técnicas de fabricos” (idem) remeteu o sonho português de construir a Europa em África, para uma mediocridade de acção quando as demais potências procuravam construir a Europa com a exploração da matéria – prima de África.

A pretensa frustração de Portugal por não ter concretizado o sonho do mapa cor-de-rosa devido à sua condição de “anão entre os gigantes”, ficou demonstrada durante e pós a Conferência de Berlim de (1884-1885). Pois, Portugal foi confrontado com deliberações objectivas, nomeadamente: (i) a abolição do tráfico de escravos; (ii) a ocupação efectiva dos territórios para além da Costa; (iii) limitação da comercialização do álcool, entre outras imposições que eram as glórias de Portugal na época. Tendo saído da Conferência “mais fraco do que quando entrara e o plano do «Mapa Cor-de-Rosa» tinha se esfumado” (Silva, 2014: 37, aspas da autora).

Este esmagamento dos fracos pelas potências fortes tem a ver com o facto de as ocupações de territórios em África consubstanciarem-se em dois propósitos (i) “realizar os seus próprios propósitos para levar avante os seus projectos; (ii) inviabilizar os projectos rivais/competidores” (Ki-Zerbo, 1972 cf. Manuel, T. 2008: 66). Desta maneira, as potências tendencialmente “menores, (Italianos e Portugueses), faziam o que podiam para se aguentarem” (idem).

CONCLUSÕES

Conclui-se que as condições económicas e tecnológicas de Portugal durante os descobrimentos medievais foram vencidas e tornaram-se irrelevantes perante a agenda da Conferência de Berlim que “gizava um Acto Geral que procurava definir «um novo direito público colonial»” em que, “a ocupação efectiva vinha substituir os direitos históricos” (Marques, 1995: 551, aspas do autor).

Finalmente, as consequências políticas, económicas, e tecnológicas para Portugal ultramarino, consubstanciaram-se na hipoteca das suas possessões em África, quando em 1888, capitais ingleses e franceses atuavam em companhias de capitais não portuguesas com o “estatuto de concessão de soberania em 1891” (Marques, 1995: 543). Razão porque, o autor considerou a acção destas companhias como “verdadeiros Estados dentro do Estado” (p. 544) por terem-se acometido o papel político-administrativo e policial nos territórios.

REFERÊNCIAS

- BENDER, J. G. (2013). Angola sob Domínio Português — Mitos e Realidade. Luanda: Mayamba Editora;
- DAVÍDSON, B. (1978). A descoberta do passado de África. Lisboa: Sá da Costa Editora;
- DISNEY, A. (2010). “A Expansão Portuguesa, 1400-1800 Contactos, Negociações e Interações” in BETHENCOURT, F. & CURTO, R. D. (org). A expansão marítima portuguesa, 1400-1800. Lisboa: Editora 70 Lda. pp. 295-370;



O pioneirismo expansionista luso e sua fragilidade em plena conferência de Berlim (1884-1885)

Lic. Onésimo Salomão Soma

Recebido: 18-07-2022 Aprovado: 08-09-2022

- CALVACANTE, D. F. (2008). "Brasil e Angola: A Relação de Complementaridade entre as colónias portuguesas". Anais do II encontro Internacional de História colonial. Mneme- Revista de Humanidade. UFRN. Caico (R.N.) v.9.n. 24, set/ Outubro. pp. 1-7; [Disponível] em www.cerescaico.ufrn.br/mneme/anais; acesso a 20/11/2021];
- ESTUDOS COLONIAIS PORTUGUESES (1975). Exploração Portuguesa em Moçambique 1500 - 1973. Lorenço Marques: African Studies Editorial
- FAGE, D. J & TORDOFF, W. (2010). História da África. Lisboa: Edição 70 Lda;
- FONTE & ESTUDO. Revista do Arquivo Histórico Nacional Nº 3 Novembro de 1996. Ministério da Cultura. Luanda: Angola;
- GARCIA, M. J. (1994). Ao Encontro dos Descobrimientos: Tema de História da Expansão. Lisboa: Editorial Presença;
- GODINHO, M. A. (1962). O ultramar português – uma comunidade multirracial. Lisboa: Minerva Editorial;
- GUEVARA, G. (2006). As relações entre Portugal e Alemanha em torno da África (Finais do século XIX e inícios do Século XX. Coleção Biblioteca Diplomática do MNE-série D. Ministério dos Negócios Estrangeiros, Portugal. Coordenação Editorial IDI-MNE;
- GOMES M, M. & BASTOS, S. (2012). As Grandes Navegações Portuguesas e a Conquista de Águas Profundas pelo Brasil. Rio de Janeiro: Editorial Navegar é Preciso;
- HARRY, M. (1984). A Economia do Renascimento Europeu, 1300-1600. Lisboa: Editorial Estampa;
- MANUEL, T. (2008). História de África II. Texto de Apoio. Benguela: KAT Editora;
- _____ (2015). Manual de História Económica de Angola. Instituto Superior Politécnico Jean Piaget;
- MARQUES OLIVEIRA, A. H. (1995). Breve Historial de Portugal. Lisboa: Editorial Presença;
- MENDES, A. A. (2004). "Portugal e o Tráfico de Escravos na primeira metade do século XVI". Porto: Africana ESTUDIA, Nº- 7. Edição da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. pp. 13-30 ;
- RÉMOND, R. (1994). Introdução à História do nosso tempo. Do antigo regime aos Nossos Dias. Lisboa: Editora Gradiva;
- SILVA, S.C.S. (2014). A conferência de Berlim. Uma visão contemporânea dos problemas de interpretação. São Paulo - Angola: Editora Paulinas-Prior Velho;

- SCHWARTY, B. S (2010). "A Economia do Império Português" in BENTHENCOURT, F. & CURTO, R. D. (1955-1959). org. A expansão marítima portuguesa, 1400-1800. Lisboa: Editora 70 Lda. pp. 50-51;
- SILVA, FERREIRA, V. C. J. (2012). A plataforma continental portuguesa. Análise do processo de transformação do potencial estratégico em poder nacional. Lisboa: Editorial Culturais da Marinha;
- ZAU, F. (2002). Angola Trilho para o desenvolvimento. Lisboa: Editorial Copyright. Universidade Aberta;
- SILVA, FERREIRA, V. C. J. (2012). A plataforma continental portuguesa. Análise do processo de transformação do potencial estratégico em poder nacional. Lisboa: Editorial Culturais da Marinha;
- XIMENES LYRIO, F. C. (2009). "Notícias preliminares das relações comerciais entre a Baía e Angola: 1755-1830". ANPUH—XXV Simpósio Nacional de História—Fortaleza, 2009. pp.1-14;
- KI-ZERBO, J. (1972). História da África Negra vol - I. Paris: edit, Publicação Europa – América;