



«FRANCISCO OLIVEIRA CHAMIÇO »

Uma visão de Império

A família Chamiço, foi uma família fulcral na história da banca nacional do século XIX. Os dois Filhos de Fortunato de Oliveira Chamiço e de Cândida Martins Pacheco, Fortunato e Francisco contribuíram, inquestionavelmente, para o progresso da atividade bancária no nosso país.

Se Fortunato se destacou pelo estabelecimento de uma casa bancária credível, a Casa Bancária Fortunato Chamiço, que mais tarde daria origem ao Banco Totta, foi através do seu irmão Francisco e com o nascimento do Banco Nacional Ultramarino, que se concretizou a maior façanha dos Chamiços.

Francisco de Oliveira Chamiço foi uma das personalidades mais fascinantes da 2ª metade do século XIX em Portugal.

Se o seu feito mais significativo foi o de ter fundado o Banco Nacional Ultramarino, instituição criada em 1864, e da qual foi Governador até 1888, data do seu falecimento, as suas ações não se cingiram apenas a este fato.

De entre as suas façanhas destaca-se ter sido um dos fundadores da Sociedade de Geografia, sociedade criada em 1875 e presidente da Associação Comercial de Lisboa, cargo que ocupou desde 1875 até 1881.

Estes três cargos de alta responsabilidade e influência, proporcionaram a Francisco Chamiço, uma visão privilegiada da situação económica do país e principalmente do estado em que se encontravam as nossas colónias ultramarinas.

Sendo a Sociedade de Geografia criada num contexto europeu de exploração e colonização, principalmente do continente africano, o nascimento do BNU germina da necessidade do estado português de apoiar uma instituição que criasse os alicerces financeiros para essa demanda, e que posteriormente alargasse essa filosofia aos outros cantos do império colonial português.

Tendo Chamiço sido um dos fundadores da sociedade e governador do BNU, a experiência que adquiriu durante 6 anos como presidente da principal associação comercial do país, desenvolveu em Chamiço uma visão globalizante da economia portuguesa e ultramarina, a qual, através das instituições de que era representante, terá tentado repassar para a política oficial do Governo para o Ultramar. Mas se o seu contributo para o desenvolvimento do ultramar português através destas três instituições foi relevante, é efetivamente através do Banco nacional Ultramarino que a sua voz se levantará mais alto.

Fazendo jus ao motivo de criação do Banco Ultramarino (que foi o de tentar criar as condições económicas, para revitalizar um império colonial abandonado e distante, ao qual o



Estado Português, quer por incapacidade financeira, quer por falta de visão estratégica, tinha votado senão ao abandono, quase a um semiabandono deprimente) vai Oliveira Chamiço desde o início da atividade do Banco, através dos seus relatórios de gerência anuais, chamar a atenção das entidades oficiais do que deveria ser uma correta, e englobante política colonial.

Oliveira Chamiço, aproveita a exposição Internacional do Porto em 1865, em que foram expostos ricos produtos das províncias ultramarinas portuguesas, para chamar a atenção da riqueza e potencial das possessões portuguesas além-mar, e necessidade de ter-se criado um banco ultramarino que ajudasse no comércio destas mercadorias.

De 1865 a 1888, Oliveira Chamiço irá escarpelizar todos os pontos nevrálgicos em que o Estado deveria intervir, com a ajuda do Banco Ultramarino, para arrancar as colónias do estado da inércia em que se encontravam.

Destacam-se críticas ao fraco salário e formas de pagamento do funcionalismo público no Ultramar, o envio de degredados e ladrões para as colónias, falta de legislação atrativa das alfândegas ultramarinas portuguesas e falta de investimento em obras de referência no Ultramar.

No primeiro ano de atividade do Banco, Chamiço chama a atenção para três pontos essenciais, sem os quais nunca seria possível desenvolver condignamente o ultramar português.

O primeiro era o da promoção de comunicações frequentes e eficazes com a mãe pátria por meio de boa navegação a vapor, o segundo, colocar à frente da sua administração pessoal qualificado e remunerá-los condignamente, e finalmente o terceiro, aplicar um investimento de capital avultado, que não tardaria em produzir, a semear e desenvolver os gérmes da futura prosperidade das possessões ultramarinas.

No relatório de 1868, onde se encontra uma sinopse dos ofícios do Governador do BNU ao Ministro e Secretários de Estado do Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, Chamiço chama a atenção para o mau desempenho estatal nas colónias, dando como exemplo o atraso no pagamento de salários de oito meses aos empregados do Estado, na província de Cabo Verde, tendo proposto para colmatar esta lacuna ao governo de Sua Majestade, um empréstimo pela agência do BNU em São Tiago, à Junta da Fazenda, na quantia mensal de réis 8.500\$000, indicando a forma de reembolso, que deveria ser feito pelos rendimentos das alfândegas e repartições públicas.

Em 1871, em Goa, todos os funcionários e pensionistas do Estado, que antigamente recebiam os seus vencimentos pelo cofre do Ministério da Marinha, continuavam a receber pelo banco os seus vencimentos, reembolsando-se este na capital daquela província. E o mesmo se continuava a fazer nas demais províncias ultramarinas.

Em 1873, Chamiço chama a atenção dos poderes públicos para a necessidade de melhorar as condições de vida das províncias ultramarinas.

Pede ao Governo, para acabar com a prática generalizada de enviar degredados para as cidades africanas. Clama uma reforma profunda da administração colonial.



Insurge-se contra o complicado maquinismo da gerência colonial, não compreendendo a condição secundária e acessória, a que eram votadas as províncias ultramarinas portuguesas, sendo o reflexo máximo dessa política, a “miséria”, com que eram remunerados os funcionários públicos no Ultramar.

Chamiço chega mesmo a afirmar: “ *Comparem-se os vencimentos dos empregados em África, com os governadores e funcionários superiores, e será motivo para supressa, que haja acaso uma dúzia de homens superiores e competentes, civis ou militares, que se ofereçam candidatos ao governo das colónias?*”.

Neste ano, também defende que se os poderes públicos fizessem estender a legislação aduaneira protetora das alfândegas de Luanda e Benguela a todas as possessões portuguesas na Africa Ocidental e Oriental, garantindo-se a sua permanência durante um período de 15 a 20 anos, seria um passo importantíssimo para o desenvolvimento do comércio ultramarino português.

Em 1875, Chamiço sintetiza no relatório anual do Banco Nacional Ultramarino a sua visão global do império e as medidas que o Banco nos últimos 11 anos procurava implementar, desde a data da sua criação em 1864: “ *Em todas as províncias do Ultramar, onde o Banco tem dependências, há sido constante o empenho da gerência de chamar a atenção dos governos locais, e do governo central para a necessidade de melhorar a viação e as comunicações, e proceder a obras públicas indispensáveis para ajudar o movimento comercial. Se esse empenho não alcançou sempre o desejado resultado, teve contudo certa eficácia, porque alguns melhoramentos importantes em obras públicas se podiam enumerar, devidos ao auxílio do capital do Banco*”.

Aproxima-se, porém, afortunadamente a realização das aspirações, que em todas as vossas reuniões, e no decurso da carreira do Banco, tenho manifestado. A imperiosa necessidade de facilitar as relações do interior de Africa com os seus portos, de explorar os seus rios tão extensamente navegáveis, de facilitar as comunicações postais e comerciais com as carreiras de navegação, de promover de faróis os pontos mais arriscados de aproximação, e de cais e armazéns os portos de maior movimento...”.

Também elucidativa é esta passagem do relatório de 1876: “ *Temos possessões riquíssimas, em que a abundancia de produtos e a feracidade do solo oferecem aos que as quiserem inteligentemente explorar; um campo vastíssimo de abundante colheita, mas quase não temos uma estrada que lá nos conduza! A França, a Inglaterra, a Holanda ensinam-nos como se abrem aquelas estradas; não param os respetivos governos diante de sacrifício algum para impelir ao estabelecimento de carreiras de navegação, subsidiando largamente a pretexto da condução de malas do correio as linhas vapor que liguem todas as suas possessões à mãe pátria. Se lerdos, senhores, os relatórios dos governadores das possessões portuguesas encontrareis logo na primeira página: A primeira e a mais absoluta dificuldade de administração desta província é a falta de comunicações regulares com a metrópole – a eventualidade de correspondência com os governos subalternos, e a quase absoluta artéria de comunicações com os distritos mais afastados*”.

Efetivamente durante os anos em que desempenhou o cargo de Governador do BNU, foram inúmeras as tentativas de chamar a atenção do governo central para as diligências fulcrais que desenvolvessem as nossas antigas províncias ultramarinas.



No entanto, existe um propósito que percorre todos os seus relatórios desde a criação do Banco Nacional Ultramarino, até ao seu último relatório de 1888, data do seu falecimento.

Esse desígnio é a criação de uma empresa nacional de navegação a vapor que promovesse a comunicação regular e eficaz de Portugal com as suas colónias.

O Governador do BNU teve sempre a noção de que a prosperidade do Banco, do qual tinha a incumbência de implementar como motor da economia transoceânica, e o próprio desenvolvimento da economia ultramarina só teriam sucesso se alicerçados numa companhia de navegação de vapores dinâmica e que assegurasse a ligação marítima e comercial entre Portugal e as suas colónias. É que esta era profundamente rudimentar na África Ocidental Portuguesa e inexistente no resto do império colonial português, alicerçando-se muitas vezes em contratos ruinosos entre o Estado português e companhias estrangeiras.

É neste contexto, que Chamiço foi um dos principais impulsionadores do desabrochar do marasmo em que se encontravam as ligações com a África Ocidental Portuguesa e um dos percussores da chamada de atenção para a necessidade de se estabelecerem ligações marítimas a vapor com a égide da bandeira nacional, para a África Oriental Portuguesa e para o restante império colonial português.

Chamiço, como será explanado nas seguintes linhas, foi um dos principais impulsionadores da criação da Empresa Luzitana, datada de 1867, substituída em 1881 pela Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa, constituída pelas firmas Bensaúde & C^a, Lima Mayer & C^a, A.J. Gomes Neto e Ernst George.

Em 1865 a escassa navegação para a África Ocidental Portuguesa era efetuada pela União Mercantil e por uma frota de navios inadequados e que representava um prejuízo para o Estado de mais de quinhentos de contos de réis, para além da perda total dos seus capitais.

No mesmo ano, Oliveira Chamiço, sabendo que uma respeitável companhia de construções marítimas havia proposto ao governo de *Sua Majestade* construir cinco navios de conveniente lotação, apropriados para o desempenho da navegação em África, disponibiliza-se, caso o Governo aceitasse tal proposta, para custear parte desta operação.

Estavam assim criadas condições para que a direção da companhia Luzitania se mostrasse disposta a estar ligada a este projeto com um Banco, para tão útil fim de utilidade pública.

As premissas do projeto assumiam que, quando os lucros da empresa fossem excedentes, seriam os proveitos repartidos anualmente entre o Estado e a empresa, e com esta forma seria estabelecida a navegação colonial, a que dificilmente chegariam capitais particulares, sem uma subvenção considerável.

Nesta conformidade era criada em 1867 a Empresa Luzitana, substituindo a União Mercantil formada em 1858, cujo objetivo, embora infrutífero, tinha sido o progresso económico das colónias ultramarinas portuguesas.

Apesar da criação da Companhia, as comunicações com a África Ocidental continuavam a não ser as melhores. Em 1872, o relatório do Banco chamava a atenção de que : “ *Com a*



navegação atual para a África Ocidental, o serviço postal e as comunicações comerciais fazem-se nas mais desfavoráveis circunstâncias, passando-se mais de três meses, antes que se recebam respostas de Luanda, na ocasião em que a província de Angola se acha perturbada por sublevações, que poem em risco os seus mais importantes interesses...”

Em 1873, Chamiço reclamava o estabelecimento da comunicação a vapor com periodicidade bimensal e mais regular para a África Ocidental, prologando-se esta até à África Oriental e aos outros locais do Império, mediante os indispensáveis subsídios, que seriam amortizados pelo aumento inevitável das receitas desta navegação para os cofres públicos.

Clamava novamente a imperiosidade de se estabelecer a navegação a vapor para a África Oriental, onde o comércio velava por este auxílio, para tornar o desenvolvimento condigno das suas terras e da variedade dos seus produtos.

Em 30 de Junho de 1874, terminava o contrato de navegação para a África Ocidental, e Chamiço através da Associação Comercial de Lisboa, chamava a atenção que deveria abrir-se concurso sem demora, para que quem houvesse de concorrer, tivesse tempo necessário para organizar uma companhia e a compra e construção de navios.

Mais uma vez, afirmava que a navegação era uma das primordiais necessidades para o comércio colonial, e que não se podia adiar esta discussão para a legislatura do ano futuro. Ao Governo inquiria, se nesta importante questão não se deveria providenciar dentro dos poderes e obrigações que lhe conferia a Constituição.

Para se ter uma noção desta necessidade, assinalava que, chegados a 1875, há largos anos a esta parte, nem uma só embarcação de vela ou a vapor navegava entre Portugal e a Índia Portuguesa.

Chamiço defendia que: “ *É aspiração de todos quanto se interessam pelo melhoramento das relações marítimas com as províncias de além-mar, que no contrato para a comunicação por vapores com a África Ocidental se consiga que a carreira seja servida por melhores navios, e em mais amiadadas e mais aceleradas viagens*”.

Em 1875, por iniciativa do Banco Lusitano, foi formada uma comissão para a necessidade de se melhorarem as condições de navegabilidade para a África Ocidental e a de criar-se uma companhia nacional para a navegação a vapor para a África Oriental.

Faziam parte dessa comissão, os Viscondes de Macieira, Silva Monteiro e de Figueiredo, pelos Srs. António Augusto Pereira de Miranda e da Costa Correia Leite e por último Oliveira Chamiço.

Chamiço acreditava que: “ ...A ilustrada iniciativa da digna direção do Banco Lusitano, em promover a organização de uma empresa portuguesa de navegação para a África Ocidental e Oriental, creio que será coroada dentro de pouco com os melhores resultados”.

Infelizmente, em 1876, a crise que irrompeu no jogo de especulação sobre os títulos de dívida pública de Espanha, originando grande miséria particular, prejudicou a obtenção de capitais para a edificação de uma empresa de navegação a vapor com bandeira nacional.



Assim, quando a comissão delegada pelo banco, havia adquirido a anuência de diversos estabelecimentos para a garantia do capital necessário para custear a empresa de navegação, vieram os embaraços financeiros a aconselhar á comissão o adiamento temporário da sua organização.

Em 1877, Chamiço reafirmava no relatório geral do BNU: “ *Há 35 anos pela imprensa, cerca de 14 pelos relatórios do Banco Ultramarino e 4 anos no seio da Associação Comercial de Lisboa, tenho chamado com toda a força a minha fraquíssima voz a atenção publica para os interesses nacionais ligados ás vastas e ricas possessões que o país tem além mar unidos á sua bandeira...*”.

Em 1878, chamava a atenção da nação para os problemas que continuavam a existir na Africa Oriental Portuguesa, nomeadamente na sucursal do BNU da ilha de Moçambique, onde as comunicações eram apenas asseguradas pela *British India*. Lamentava que o potencial do comércio que se poderia estabelecer entre a filial e a Índia, não se conseguisse concretizar devido à inexistência de uma companhia de navegação a vapor portuguesa entre a metrópole e Moçambique.

O ano de 1881, viria a tornar-se um marco para a navegação nacional, com a constituição da Empresa Nacional de Navegação, substituindo a Empresa Lusitana, criada em 1867.

A Empresa fez contrato com o Governo por dez anos para manter a linha Lisboa-Moçâmedes, e a linha regular entre as ilhas de Cabo Verde e entre estas e a Guiné.

A rota dos navios a vapor da Empresa Nacional de Navegação tinha escalas nos portos de Porto Alexandre, Moçâmedes, Benguela, Novo Redondo, São Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Lisboa. O regresso fazia-se pela mesma rota.

Nesse ano, Chamiço, apesar de satisfeito, chamava novamente a atenção do Governo, para a necessidade de estender a rota a todos os locais do império colonial português: “ *...apenas se encontra por contrato recente a comunicação mensal com a Africa Ocidental. Moçambique, porém, que promete a Portugal um vasto campo de exploração comercial e agrícola, que bem merecia ao Estado sacrifício adequado para o desenvolvimento da navegação portuguesa, está ligado á metrópole por um serviço incompleto e relativamente caro! O mesmo se pode aplicar á situação em que se encontram as comunicações com a Índia, e pior ainda no que diz respeito aos estabelecimentos de Macau e Timor. A árdua tarefa do BNU em proclamar há 18 anos a cruzada da civilização africana, em aplicar-lhe todos os recursos do seu capital, do seu insistente trabalho e da sua ardente, embora débil iniciativa, não conseguiu porém ainda despertar nos estadistas do seu país a crença entusiástica no futuro daqueles domínios...*”.

Em 1888, Oliveira Chamiço, congratulava-se com a medida optada pelo Governo, que tinha atendido às solicitações feitas pelo banco de redução de pautas aduaneiras para os géneros coloniais, que por proposta apresentada ao Parlamento, era reduzida a 30%, facto que muito interessava ao Banco, e também ao comércio nacional e à agricultura ultramarina.

Francisco Oliveira Chamiço viria a falecer no dia 21 de Março de 1888, com 68 anos.



Apesar da sua enorme cruzada pelo incremento da navegação a vapor, para a totalidade do império colonial português, não seria na sua época, que o seu sonho de um Ultramar desenvolvido ligado à metrópole se iria concretizar.

Esse sonho só iria ter os primeiros contornos em 1903, quando o Governo português celebrou um contrato com a Empresa Nacional de Navegação, para uma carreira mensal para a costa oriental de África, iniciando a exploração da carreira para Moçambique com os melhores vapores da época. Esta carreira, seria completada com a inauguração do serviço de cabotagem em Moçambique, também em 1903, com os vapores “Bolama”, “Príncipe” e “Zambézia”. O serviço de cabotagem nos termos do contrato, compreendia uma viagem mensal, com escala em todos os portos intermédios entre Lourenço Marques e o Tungue.

A concretização final da sua demanda só se iria concretizar 87 anos depois do primeiro relatório do BNU, onde espelhou esse desejo de um Portugal próspero ligado às suas colónias.

Corria o ano de 1952, quando a Companhia Nacional de Navegação, inaugurou uma carreira para o Oriente, com o paquete “Índia”, transportando a bordo o Ministro do Ultramar, comandante Sarmento Rodrigues, com o intuito de visitar os territórios portugueses da Índia, Macau e Timor.

Francisco de Oliveira Chamiço foi um dos mais ilustres Portugueses do século XIX.

A sua imagem ficará ligada a inúmeras façanhas da história portuguesa do século XIX, quer pelos feitos enunciados neste artigo, quer por outros, nomeadamente a emancipação dos escravos em São Tomé, que não incube agora relembrar.

No ano do seu falecimento, a sua joia, o Banco Nacional Ultramarino, tinha inaugurado contra todas as adversidades, onze agências e filiais em território ultramarino.

De entre os muitos reconhecimentos que poderíamos enaltecer a Francisco de Oliveira Chamiço, talvez o mais justo, para além do reconhecimento da sua óbvia inteligência, é a de que o colonialismo português e o seu desenvolvimento nunca teriam sido os mesmos, se em 1864, não se tivesse criado pelo seu empreendedorismo, o Banco Nacional Ultramarino.

Miguel Costa

Gabinete de Património Histórico da Caixa Geral de Depósitos

Dezembro de 2013



Galeria de imagens

Filiais e agências do BNU inauguradas por Francisco Oliveira Chamiço



1. Agência do BNU da Ilha de Moçambique. Inaugurada em 1877.



2. Agência do BNU de Benguela. Inaugurada em 1868.



3. Agência do BNU de Moçâmedes. Inaugurada em 1868.



4. Filial do BNU de Lourenço Marques. Inaugurada em 1883.



5. Filial do BNU de Luanda. Inaugurada em 1865.



6. Filial do BNU de Nova Goa. Inaugurada em 1868.



7. Filial do BNU de Santiago, Cabo Verde. Inaugurada em 1865.



8. Filial do BNU de São Tomé. Inaugurada em 1868.