O CARVÃO NA INDUSTRIALIZAÇÃO PORTUGUESA

IDORINDO VASCONCELOS DA ROCHA

1. A questão da riqueza mineira

Falar da industrialização oitocentista implica, naturalmente, colocar o problema da riqueza dos nossos recursos minerais. Esta temática, levantada nos princípios da centúria, estaria em cena na transição do século e por todo o decurso de novecentos, sempre que no palco da economia se debatia a questão da riqueza nacional e qual a opção a tomar em função da verdadeira vocação do país – um Portugal rural ou um Portugal industrial.

Desde o começo de Oitocentos que os minerais constituem o lastro de todas as discussões de base industrialista, pelo que se entende, consequentemente, todo o esforço de inventariação dos nossos recursos mineiros, levado a cabo, sobretudo a partir de 1852, pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, então criado. E porquê? Ora, como se sabe, o fenómeno mineiro começa a pôr-se, com toda a acuidade, há pouco mais de cento e cinquenta anos e porque estritamente ligado ao nosso atraso industrial. Todavia, a questão da riqueza mineira do país, porque nunca consensual e sempre oscilasse ao sabor das conjunturas nacionais e internacionais, sempre se foi refugiando no desconhecimento do subsolo e esbatendo na dependência dos capitais estrangeiros.

Nos começos deste século, Campos Pereira afirmava que as *«minas, que pertencem quási na sua totalidade aos estrangeiros que aqui vêm explorar-nos, quem, em geral, manda, é o personagem de fora importado, capataz lá, e em Portugal grande senhor, mercê da nossa complacência e de um resto de servilismo que ficou dos tempos da malga à porta do convento e da educação jesuítica que continua dominando nas províncias»*.

Pereira apelava ao desenvolvimento da indústria nacional pela valorização dos recursos e trabalho nacionais, neste caso particular, pelo fim das minas, *«factor valiosíssimo da nossa riqueza pátria»*, na mão dos estrangeiros. Pelo modo como o faz e pela forma como que se opõe à tese de A. Andrade que, em 1902, defendia que Portugal não podia ser um país industrial, alegando que *«Onde as materias primas faltam, e onde o carvão de pedra não existe, as industrias só podem medrar á sombra de protecções caras»*[1], achamos de todo o interesse transcrever a passagem:

> Pelo que respeita às minas *(...) Não é de aceitar que tenhamos êsse enorme capital fixo nas mãos e para negócio exclusivo de estrangeiros, ou de aportuguesados por interesse industrial, num jogo de venda de concessões em que êles tudo lucram e o país nada aproveita. Da nacionalização das minas resultará o seu aproveitamento em condições bem mais vantajosas do que até aqui: os produtos extraídos, sobretudo o carvão, não serão vendidos ao preço arbitráriamente fixado pelo explorador, em concorrência com o carvão inglês importado.*[2]

Cinquenta anos antes, o Relatório Annual da Inspecção de Minas, relativo aos anos de 1860/61, antecipava-se na denúncia das dificuldades que a nossa exploração mineira viria a conhecer:

> *A opinião, as leis, os costumes e os preconceitos por um lado, por outro a ignorancia acerca das condições essenciaes d'esta industria, a falta de aptidão technica desde o simples operario até ao director, o atrazo das industrias auxiliares que fornecem ás minas os materiaes e os instrumentos de trabalho, ou consomem os seus productos, a carestia dos capitaes, a incerteza inicial dos gastos e dos resultados da exploração, e finalmente a difficuldade dos transportes, são obstaculos capazes de assustar os mais ousados capitaes. (...) Sem a facilidade dos transportes, a primeira industria extractiva, assim como a agricultura, ou não podem nascer, ou arrastam inevitavelmente uma vida rachitica e miseravel*[3].

Mas a confiança era, ao tempo, por demais evidente, *«em um paiz cujo solo as indicações de sciencia e alguns factos de observação recente denunciam abundante de riquezas mineraes. A sua exploração pode vir a constituir um dos ramos importantes da nossa industria»*[4].

O clima industrialista que envolve o mundo no século passado também não deixa de visitar Portugal e fazer com que se atribua às minas e aos minérios uma importância renovada e determinante para o seu fomento industrial, ao tomar consciência de que, construir o progresso, implicava dispor das riquezas do subsolo. Assim se justifica a febre mineira a que assistimos, conscientes de que ter minas era significado de desenvolvimento e de independência, reconhecendo-se nas jazidas de minérios, particularmente de ferro e carvão, os alicerces da sociedade industrial.

Carlos Ribeiro, engenheiro e geólogo do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, mostrava-se consciente da importância mineira na industrialização do país, quando, em 1857, afirmava que, *«por maiores que sejam os desejos de iniciar, ou desenvolver a industria fabril em um paiz, que preciza das ditas materias, a industria nunca será senão uma existência ephemera e improductiva, ou esteril, e a sua duração será muito limitada, embora se façam os maiores sacrifícios para a conservar»*[5].

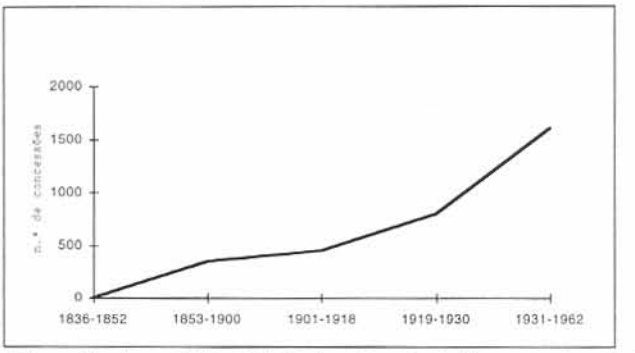
O gráfico n.º 1 é revelador da loucura mineira que entre nós se levanta desde o século passado.

Porém, não se pense que todas estas minas iniciavam a respectiva exploração. Desde sempre constituíram objecto de especulação, possibilitada, frequentemente, pela própria legislação, ao permitir que os registos de descoberta se fizessem mais facilmente, por vezes mesmo sem estudos consistentes, o que provocava explorações debilitadas e mantidas à espera do momento mais oportuno para se vender. A especulação era um negócio inerente às minas. O quadro I é um exemplo do que acaba de se afirmar.

Muito embora a actividade especulativa constituísse, de facto, um objecto de negócio e, por conseguinte, de estrangulamento à exploração das minas,

teremos de reconhecer que muitas concessões não permitiam a viabilização das respectivas empresas pelo facto de serem demasiado pequenas e não conseguirem os meios materiais e técnicos para uma exploração eficaz.

GRÁFICO N.º 1 — **EVOLUÇÃO DAS CONCESSÕES MINEIRAS 1836-1962**



FONTE: *Minas concedidas no Continente-1836 a 1846*. Lisboa: Direcção de Minas e Serviços Geológicos,1946.

QUADRO I — **DAS CONCESSÕES À LAVRA ACTIVA**

ANOS	NUM. TOTAL DE CONCESSÕES	TOTAL DE COUTOS MINEIROS	NÚM. DE CONC. EM LAVRA ACTIVA	NÚM. DE COUTOS MIN. EM LAVRA	NÚM. DE CONC. ABANDONADOS	NUM. DE COUTOS MIN. ABANDONADOS
1928	1. 211	20	47	13	22	-
1929	1. 246	21	65	15	22	-
1930	1. 288	24	68	14	3	-
1331	1. 296	24	50	11	51	-
1932	1. 200	26	48	10	78	-
1933	1. 139	25	49	11	74	-
1934	1. 101	26	70	14	37	-
1935	1. 004	25	95	14	79	-
1936	1. 010	26	121	18	85	-
1937	1. 041	27	202	21	31	-

FONTE: Preâmbulo do Decreto - Lei n.º 29 725 de 28 de Junho de 1939.

Carlos Ribeiro, personalidade determinante no salto montanístico oitocentista, considerava que para o progresso industrial era necessário contemplar outros factores, uma vez que «*buscar portanto o carvão e o ferro não é menos necessário para a prosperidade de uma nação, do que procurar a instrução do povo, dotar o paiz de bellas vias de comunicação, ou de outra qualquer medida de reconhecida utilidade*»[6].

Mas se o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria se tornou o grande motor da arrancada mineira verificada desde a década de 50, o esforço para essa possibilidade fez-se já sentir nos começos do século com a criação da Intendência Geral das Minas e Metais do Reino em 1801 que, como organismo do Estado, chamou a si a responsabilidade directa de toda a sua exploração.

Assim, pela análise do Alvará de 30 de Janeiro de 1802 que regulamentava o funcionamento da Intendência, concluímos facilmente que, nos seus propósitos, estavam as matérias-primas minerais necessárias ao progresso das indústrias, com destaque para as metalúrgicas, até porque o seu «*inspector geral*» deveria, entre as suas atribuições, providenciar para que nunca «*falte o Mineral preciso ao consumo das ditas Fabricas; e não cesse o trabalho regular e sucessivo das Fundições e Officinas; nem possão as Minas, pelo seu abandono temporario, deteriorar-se ou arruinar-se de todo*»[7].

Apesar das intenções que presidiram à criação deste organismo, os resultados redundaram num fracasso, ao termos em conta o «*desleixo e infidelidade dessa administração, que desde o anno de 1802 até ao de 1835*» fez com que o Estado perdesse «*a somma de cento e quarenta e dous contos novecentos cincoenta e nove mil trezentos sessenta e um réis, sem contar o custo dos edifícios, e utensílios, nem os ordenados dos Empregados da extinta Intendência*»[8].

Entre as várias explicações para essa situação, independentemente das dificuldades subjacentes à instauração do liberalismo e «*á má administração das minas por conta da Fazenda publica*» é necessário encontrar outras que «*para se acharem é preciso traze-las de mais longe, e não se encontram senão na viciosa legislação, que regia antes, no atrazo das idéas e de todas as industrias, e no receio dos capitaes, que fugiam de especulações que exigem a união de grandes recursos monetarios com a capacidade especial*»[9].

A corrida às minas não se viria a sentir antes da década de 50, o que se compreende se atendermos aos tempos que medeiam entre as invasões francesas e a Regeneração, a partir da qual foram possíveis a criação do ministério referido e a legislação mineira de 31 de Dezembro de 1852, verdadeiros marcos na arrancada das actividades extractivas, generalizado que era o princípio de que «*representaram em todas as epochas um grande papel na economia politica dos povos*»[10].

Neste contexto, jamais a procura de carvão, em correlação com toda a febre mineira que então se passou a verificar, deixou de se equacionar nas discussões industrialistas do país. Porém, o maior ou menor optimismo com que se encarava a riqueza mineira esteve sempre na razão directa das nossas crises económicas que a exaltava sempre que o nosso «*nacionalismo*» era ferido, uma vez que eramos obrigados a olhar, por necessidade, para dentro do país.

Não bastava a um país ter minérios para se considerar rico. Pior ainda se acreditava, mais por optimismo, mitos ou necessidades, do que por estudos efectuados[11], nessa riqueza. Os lucros que as minas podiam proporcionar dependiam de muitos factores, não sendo a sua pobreza ou riqueza, por si só, determinantes. Esta é sempre uma riqueza relativa. Os mercados externos, para um país como o nosso que não tratava os minérios e porque não era o que se pode chamar de industrializado, eram sempre responsáveis pela maior ou menor procura, variando em função desta o próprio desenvolvimento das minas. Assim se compreende que em épocas de conflito armado, como as que decorrem da 1.ª e 2.ª guerras mundiais e depois com o conflito da Coreia (51-52), tenha a nossa produção mineira atingido «*picos*» elevados de produção, embora nem todos os minérios se apresentem com o mesmo valor, pois a procura, em circunstâncias bélicas, torna-se bastante mais «*selectiva*» em função das necessidades específicas que uma conjuntura militar acarreta. Assim, por exemplo, o período da segunda guerra mundial é particularmente marcado pelo incremento da

produção do volfrâmio e do estanho, embora este em menor escala, seguido do carvão, não porque nos fosse procurado pelos mercados externos, mas antes pela necessidade surgida com as dificuldades da sua importação.

2. Carvão no cenário da industrialização

Constituindo os combustíveis a mola de qualquer processo industrialista e se queremos problematizar a nossa industrialização a partir do século XIX, temos, forçosamente, de levantar a questão dos nossos recursos energéticos.

Portugal, à semelhança de uma Europa que se revolucionava à custa da tecnologia do vapor que os recursos carboníferos lhe proporcionavam, vai contar, também, na sua industrialização, no seu «*take off*» industrial, apesar de «*lento e tardio*», com o carvão. Com o carvão que não tem nem em abundância nem na qualidade precisas, mas que importa, a par da lenta utilização que vai fazendo dos seus recursos carboníferos, sobretudo quando constrangimentos externos o obrigam a consumir o que, afinal, alimentara desde sempre uma polémica centrada sobre as potencialidades das suas jazidas de combustível e a melhor forma de as aproveitar.

A má qualidade dos nossos carvões, combustão lenta, fraco poder calórico e a sua friabilidade, «*se esboroam e se reduzem completamente a pó*»[12], constituíram os factores determinantes para se explicar, desde o século passado, a sua importação. A estes acresciam ainda as dificuldades que decorriam do seu preço, sempre bastante mais elevado do que o estrangeiro, tendo em consideração os custos de extracção e a que se liga, naturalmente, o transporte aos locais de consumo.

De facto, os gastos com a importação e o reconhecimento de que este combustível era indispensável ao desenvolvimento industrial foram razões subjacentes à alteração do regime mineiro para as minas de carvão que, pelo Alvará 25 de Julho de 1825, saíram da tutela do Estado e foram arrendadas, por um prazo de vinte anos, a uma companhia particular, «*a contar do primeiro de Janeiro de mil oitocentos vinte e seis, até ao ultimo de Dezembro de mil oitocentos e quarenta e cinco*»[13]. A Companhia obrigava-se a «*introduzir no Reino os processos, utensilios, apparelhos e maquinas de que se usa e usar en França, e Inglaterra, na lavra das minas de carvão(...),*[14] *pagando à Real Fazenda a total quantia de duzentos contos de réis (...) em prestações de contos de réis em cada hum anno*»[15].

Interessa-nos realçar esta excepção ao «*regime mineiro*» porque nos demonstra um interesse especial pela indústria do carvão de pedra, de que a grande preocupação era o «*desfalque do numerario, com se compra ao Estrangeiro a maior parte do Carvão de Pedra que se consome nestes reinos*», conforme se constata:

> *Attendendo por huma parte ao quanto concorre para o tracto, e augmento da industria, navegação, commodidades, e economia dos Particulares, e do publico a abundancia de carvão de pedra: recomhecendo que aqella abundancia sómente se póde esperar dos capitaes, e esforços de huma companhia de emprehendedores, que procure obter na maior copia de producções o rendimento dos seus fundos: considerando que ainda que huma simi-*

> *lhante Companhia administra unicamente os effeitos, que produz por suas proprias despezas, riscos, e fadiga: querendo em fim occorrer ao desfalque do numerario, com se compra ao Estrangeiro a maior parte do Carvão de Pedra que se consome nestes reinos, e alargar a esfera de trabalhos uteis, em que se ocupem os Meus fieis Vassalos*[16].

Posteriormente, com a publicação do Decreto de 25 de Novembro de 1836, estas minas[17] passaram para o regime geral, isto é, sujeitas a concessão, mas somente quando terminasse o prazo do seu arrendamento[18]. Contudo, o governo, «*quando este estava a expirar ... entendeu que não podia prescindir do producto da renda destas minas, e propôz um projecto ás Côrtes para que continuassem a considerar-se propriedade do Estado*, e *a fazer-se a sua lavra por arrendamento e por prasos nunca superiores a vinte annos*»[19].

Só mais tarde, na sequência do Decreto de 31 de Dezembro de 1852 que constituiu uma verdadeira revolução na exploração das minas, se publicou um outro, com a mesma data, determinando-se que «*As minas de antrhacite de S. Pedro da Cova, e de carvão de Pedra de Buarcos, são comprehendidas nas disposições geraes, que regulam as concessões para as outras minas*»[20].

A sangria de numerário, por via da importação do carvão, seria uma constante ao longo dos tempos. Ao finalizar a centúria passada, um industrial portuense, Luiz Ferreira de Sousa Cruz, proprietário da fundição de Massarelos, defendia, embora num clima de exaltação patriótica a que o ultimato inglês nos levara que, «*hoje, em virtude da ultrajante affronta que a Inglaterra, com o seu violento ultimatum de 11 de Janeiro, lançou sobre nós, é urgentíssimo que tratemos de nos desenvencilharmos d'uma vez para sempre, d'esse commercio para nós sempre oneroso...Ora, para o conseguirmos, devemos ir tratando de explorar de nossa conta os negocios que ella tinha para nós (...) e no numero d'elles entra o aproveitamento do carvão das nossas minas (...). Emancipar--nos-hemos assim da tutella da Inglaterra e evitar-se-ha em grande parte a emigração pelo maior emprego de braços*»[21].

Pela mesma altura, o conde de Samodães, afirmando que «*o carvão é uma substância de primeira necessidade, que nos faz tributarios forçados da Grã--Bretanha (...) elemento insubstituivel de toda a industria aperfeiçoada*», e reconhecendo que era «*como combustivel, que (...) tem conquistado supremacia indiscutivel, e por esta propriedade é que elle figura em quantias avultadas nas estatisticas, quer das alfandegas, quer das minas productoras*», interrogava-se, colocando uma questão:

> *Seria possivel que o nosso paiz por explorações no subsolo se collocasse independente dos mercados estrangeiros, que nos envia o carvão, recebendo um tributo pecuniario consideravel, que não é dos factores menos importantes na ausência do oiro na circulação interna*[22]?

E, de seguida, concluía:

> *O carvão vale muito, mas o ferro não vale menos, e o paiz que produzir o ferro em condições de barateza e na abundancia que as industrias reclamam, tem base segura para o seu engrandecimento economico.* (...)[23].

Tido como peça indispensável ao desenvolvimento, vejamos como era visto pelo economista Albano de Sousa o problema dos nossos carvões, nos anos trinta do nosso contemporâneo presente:

> *E o problema do consumo dos nossos carvões não depende apenas deles existirem, como existem, e de se provar que as caldeiras podem consumir. Há entre a mina e caldeira o problema grave dos transportes. Há, entre a bancada da mina e a apresentação do consumo, o estudo das qualidades e das suas misturas mais uteis a um bom rendimento. Há a regra da oferta e da procura a determinar um preço economico ao industrial. Há a propaganda, o estudo da caldeira e da grelha... E há o comercio importador do carvão, que é ainda um travão à expansão do consumo dos carvões nacionais*[24].

Desde sempre que o problema do transportes se punha como um obstáculo à comercialização e ao consumo dos nossos combustíveis. De tal modo que, ao findar o século XIX, a revista *Indústria Portuguesa* alegava que «*as condições da nossa exploração mineira são de tal ordem, o transporte do minério é tão difícil que uma tonelada de carvão paga menos vindo de Cardif ao Porto do que vindo de S. Pedro da Cova ao Porto*[25]»!

Contudo, se a consciência da sua importância se liga directamente à onda industrialista que Portugal vai conhecer a partir dos meados do século, a sua história remonta aos fins do século XVIII e começos do século XIX, conforme no-lo comprovam as Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa.

O interesse pelo carvão mineral, prendendo-se já a necessidades de combustível, coloca-se, efectivamente, mas apenas como alternativa na substituição das lenhas e dos carvões vegetais nas forjas e ferrarias:

> *Em hum paiz pois donde ha pouca quantidade de lenha, se devem aproveitar para as Fabricas as ricas Minas de Carvaõ de Pedra, que ha em Cezimbra, Nossa Senhora do Cabo, Obidos, Porto de Mós, Ourem, Leiria, Espit, S.Fins, e daquella de Buracos (...)*[26].

O interesse e a procura pelos carvões não se põem, como fundamento económico digno de registo, antes do último quartel do século XIX. Até aqui, os consumidores limitavam-no, preferencialmente, ao consumo doméstico, tal como se pode ver relativamente às minas de Buarcos, «*as indústrias não o procuravam, ou antes, não havia industrias em condições, que podessem dar-lhe emprego; só o estado é que o aproveitava na refinação do salitre, fazendo-o transportar para Lisboa. A lavra era muito pouco activa em razão das limitadas necessidades do consumidor*»[27]. E, para o carvão de S. Pedro da Cova, as segundas minas que se exploravam, a situação era a mesma, «*pois todo o carvão que se extrahia era vendido aos carreiros, os quaes, na falta de outro serviço o compravam, e conduziam ao Porto, e ás povoações vizinhas, onde mendigavam consummidores. Deste modo de fazer a venda, resultava irregularidade no fornecimento, incerteza no preço, e prejuizo á lavra e á fazenda*»[28].

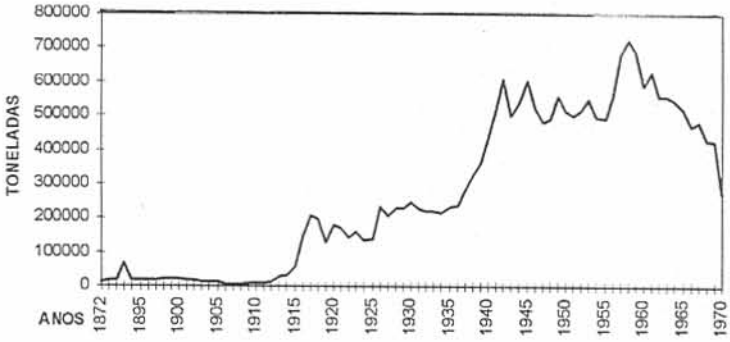
Passada que era a década de cinquenta, iniciada a era do vapor em Portugal e com uma legislação mineira mais adequada e estimuladora à extracção mineira,

os nossos combustíveis continuavam as suas dificuldades de implantação. As razões prendem-se com a facilidade com que se recorria ao carvão estrangeiro, grande parte proveniente da Inglaterra, quer porque fosse de melhor qualidade, quer porque se tornasse imbatível no preço. Porém, não obstante as dificuldades, o número de concessões vai evoluindo.

A arrancada expansionista dos nossos carvões, só se dá, quando, devido a várias circunstâncias, nos é impossível trazê-lo dos mercados tradicionalmente abastecedores e a que se ligam as dificuldades de agravamento dos preços, de que o encarecimento dos fretes e os prémios de seguros se tornavam grandemente responsáveis.

Para podermos compreender a verdadeira «*arrancada*» do carvão e perceber toda a evolução que o Gráfico n.º 3 evidencia, teremos de o inserir na conjuntura decorrente do ultimato inglês e sobretudo nos períodos de conflito mundial[29], mormente após a segunda guerra e quando em ligação com o clima de industrialização e de produção de energia que o país conheceu[30].

GRÁFICO N.º 2 — **PRODUÇÃO DE CARVÃO NACIONAL**



FONTE: *Boletins do M.O.P.C.I.* e *Boletins de Minas.*

No cômputo geral da produção, as minas de S. Pedro da Cova e do Pejão, na Bacia Carbonífera do Douro[31], bem como as do Cabo Mondego, em Buarcos, assumiram um papel preponderante, com relevância para as do Douro a partir dos finais da década de 50 da nossa actualidade[32].

3. Os carvões da Bacia Carbonífera do Douro

No contexto da industrialização portuguesa de Oitocentos e por toda a meia centúria de Novecentos, os carvões da Bacia Carbonífera do Douro são os que maior expressão apresentam na produtividade nacional, com uma ligação privilegiada ao mercado portuense, desde o início da sua exploração.

As minas desta mancha carbonífera, devidamente identificada em meados do século passado por Carlos Ribeiro, vieram a constituir os coutos mineiros de S. Pedro da Cova e do Pejão no decorrer do primeiro quartel do presente século. De início, apenas S. Pedro da Cova se afirmava como centro mineiro desta região, já que o Pejão só começa a impôr-se no limiar de novecentos. Porém, só

vão almejar a importância por que vão ficar conhecidas na conjuntura das duas guerras mundiais e, posteriormente, com a criação da Tapada do Outeiro que, desde a sua criação, foi, por excelência, o grande consumidor das antracites do Douro na produção de energia termoeléctrica.

De facto, as minas de S. Pedro da Cova estiveram, desde o seu começo, directamente ligadas ao mercado Porto, o que constituiu, desde sempre, uma vantagem sobre a de Buarcos que só encontrava consumo numa fábrica que, segundo Carlos Ribeiro, «*José Bonifácio tinha feito construir junto à mina um forno de cal a trabalho continuo, que ainda hoje*[33] *existe em bom estado, e outro de tijolo, nos quaes se emprega parte do combustivel*[34], *com especialidade o carvão miudo, continuando a ser transportado para Lisboa o carvão grado e de primeira qualidade*»[35]. Tal não significa que estas não viessem a ter importância económica, quer nos fins do século, uma vez que «*junto á mina acham-se montadas algumas industrias que estão tendo grande desenvolvimento, o que com certeza fará augmentar a produção de combustível*»[36], quer trinta depois, onde chegou a alimentar a Central Térmica dos Serviços Municipalizados da Câmara de Coimbra e a fornecer carvão para os caminhos de ferro da Beira.

As dificuldades inerentes aos carvões da Bacia Carbonífera do Douro eram idênticas, debatendo-se as minas de S. Pedro da Cova, logo no princípio, com problemas de venda, minimizados pela proximidade do mercado doméstico do Porto que lhes foi garantindo uma exploração mais ou menos regular, compreendendo-se assim a publicidade que, em 1829, se fazia ouvir:

> *Na cidade do Porto, onde he geral o uso deste carvão desde vinte e tantos annos a esta parte, as casas abastadas servem-se de Fogões de ferro construidos de forma, que huma só Fornalha no centro communica o fogo necessário para cozinhar as diversas iguarias sobre a mesma fornalha e superficie do Fogão; e para aquecer, além disso, hum, ou dous Fornos, e huma, ou duas Estufas, que se fazem aos lados debaixo da superficie dos Fogões: os Fornos servem para cozinhar assados, e massas ; e as Estufas para conservar em conveniente gráo de calor as iguarias, que se vão cozinhand.(...) Neste genero, e para uso do referido Carvão nada iguala os Fogões de ferro fundido(...). Finalmente he muito facil, e economico arranjar, e accomodar ao uso deste Carvão ás Fornalhas, e Fogareiros, em que ordinariamente cozinhão as familias menos abastadas, se para esse fim se attender ás recommendações (...)*[37].

Verificamos, não obstante tratar-se de uma brochura publicitária, a utilidade deste combustível que, inclusive, se debatia já pela sua implantação junto das indústrias para «*forjas em obras, que não forem de caldear, e he excelente para obrar pregos: o mesmo Carvão, o qual só por si não serve para Caldear, bem misturado com outro na proporção de huma quarta a huma quinta parte, faz boa liga, serve para toda a obra de Ferraria e Cerralharia* (...)».

Por fim, até mesmo «*Os Ferreiros, e Cerralheiros da Cidade do Porto, e suas visinhanças, tem-se costumado de tal sorte ao uso do dito Carvão miudo, que para os referidos serviços o empregão cada vez mais; e he já consideravel o consumo que fazem delle*»[38].

Se a reflexão para a arrancada do carvão se dá nos fins do século XIX com o *Ultimato* inglês, o salto nessa direcção acontece em dois momentos bem distintos, seguidos de um terceiro, no final da década de cinquenta, de longe o mais significativo. Por um lado, os custos com a importação, «*Mais de quatro mil contos por ano*!»[39] e a impossibilidade de nos abastecermos no estrangeiro mercê do cerco imposto pela primeira guerra, o que vai acontecer, também, com a segunda; o terceiro relaciona-se, naturalmente, com as modernas fontes de energia que, dos derivados do petróleo ao crescente aproveitamento da nossa hulha branca, relegavam para a «*morte lenta*» os nossos carvões, particularmente os do Douro que asseguravam uma produção significativa, cerca de 80% do total nacional.

QUADRO II— **MINAS MAIS SIGNIFICATIVAS NA PRODUÇÃO DE CARVÃO DE 1949 A 1958**

MINAS	CONCELHO	QUALIDADE	PRODUÇÃO
Pejão	Castelo de Paiva	Antracite	50,8%
S. Pedro da Cova	Gondomar	Antracite	30,1%
Cabo Mondego	Figueira da Foz	Carvões jurássicos	10,2%
Espadanal	Rio Maior	Lignito	7,2%
			Total **98,3%**

FONTE: *Estudos, Notas e Trabalhos do Serv. do Fomento Mineiro*, Vol. XIII - Fascs.3-4, (1959).

Parecia estar anunciada a morte do carvão em Portugal, não fora a criação da Central Térmica da Tapada do Outeiro nos finais da década de 50 que, juntamente com a indústria cimenteira e a siderurgia do Marão que já aproveitava as antracites do Douro, «*vieram favorecer o mercado, garantindo a colocação do constante remanescente dos nossos carvões mais pobres, muitas vezes amontoados em depósitos para além das possibilidades das empresas*»[40].

A importância do carvão na produção de energia termoeléctrica e a necessidade de se manter o emprego das gentes mineiras levaram o governo de Salazar a optar pela criação de uma central, a Central Térmica da Tapada do Outeiro, inaugurada em 59, criando ao mesmo tempo uma reserva energética para os picos do verão ou em anos demasiado secos, conforme se conclui:

> *Tem-se, na verdade, em vista, além de dotar o País com uma grande central moderna, de alto nível técnico e conveniente custo de produção, utilizar os carvões nacionais de reduzido teor e insusceptíveis de aplicação mais produtiva. Dela resultará, pois, e ainda, o aproveitamento e valorização dos nossos recursos carboníferos, garantindo às empresas mineiras, actualmente a braços com graves dificuldades, as condições económicas de que carecem para equilíbrio e expansão da suas explorações*[41].

O gráfico n.º 2 permite-nos assistir a toda a evolução do carvão nacional de 1939 a 1970, mostrando-nos a crescente produtividade desde o deflagrar do conflito mundial até finais de 50. Compreende-se! À medida que se entra na segunda guerra voltam os carvões nacionais a ganhar a importância que ganharam aquando da primeira, dadas, novamente, as dificuldades de importação.

Em 1939, e já em ambiente de medo provocado pela guerra que se iniciava, foi criada a «*Comissão Reguladora do Comércio de Carvões*»[42] para nos proteger da possibilidade de voltarmos a uma qualquer situação parecida com a de 1914, ao sermos privados de combustível, já que as importações eram francamente superiores à produção nacional, cerca de um milhão contra uma produção de 300 mil toneladas.[43] Ficara-nos o exemplo e o medo do primeiro conflito: «*Não só temos de nos defender na medida do possível contra a alta dos preços, dos fretes e dos seguros,(...) como precisamos de garantir o abastecimento normal do País, para que a nossa indústria não venha a sofrer uma crise grave, resultante da escassez do combustível*»[44].

Deste modo, se explica todo o crescimento que o quadro III nos refere.

Tal como o Instituto Português de Combustíveis, ficava sob a alçada do Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura e, embora lhe competisse cooperar com ele, as suas atribuições eram muito mais latas, naturalmente, determinadas pelo iniciar da guerra. Nesta circunstância, para além da insistência na defesa da produção nacional, «*Orientar, disciplinar e fiscalizar as actividades relacionadas com o comércio e produção de carvões combustíveis, tendo em vista a garantia do normal abastecimento do País, o desenvolvimento da produção nacional e a manutençaõ do justo preço dos produtos*», este organismo assumia-se como órgão monopolista em matéria de carvões[45], já que chamava à sua responsabilidade tudo o que se relacionasse com a sua produção, comércio e importação. Depois da guerra, o I.P.C. foi, praticamente, substituído pela Direcção-Geral de Combustíveis que assumiu, também, as funções anteriormente atribuídas à Comissão Reguladora do Comércio de Carvões, extinta pelo mesmo decreto[46].

A segunda guerra mundial constituiu, para Portugal, um impulso dinamizador da economia em geral, a que não foge a indústria, embora «*Na realidade a prosperidade de guerra, quer por virtude das dificuldades de importação de equipamentos, quer pelo peso da sua componente especulativa, é em grande medida, uma prosperidade sem modernização...que vulnebilizará seriamente a economia do País no pós-guerra*»[47]. Já o tinha afirmado Miriam Halpern Pereira, para quem «*O recente crescimento industrial português principiou durante a Segunda Guerra Mundial, quando o enfraquecimento da concorrência estrangeira no mercado nacional permitiu que os industriais portugueses operassem a substituição de numerosos produtos importados e se lançassem no mercado internacional*»[48], debatendo-se, passado o conflito, novamente com o aumento da concorrência de produtos estrangeiros. «*Uma nova orientação da política económica teria sido necessária para que os industriais continuassem a reconquista do mercado nacional, iniciada durante a guerra*»[49].

Era este o receio do presidente da Associação Industrial Portuguesa em 45 que, com o findar da guerra, temia «*uma época de depressão económica*»[50].

QUADRO III — **PRODUÇÃO DE CARVÃO 1939 - 1958**

ANOS	QUANTIDADE - TONELADAS	
	ANUAL	CUMULADA
1939	327 745	327 745
40	432 885	770 730
41	518 867	1 279 497
42	606 278	1 885 775
43	498 808	2 384 583
44	537 009	2 021 592
45	601 289	3 522 881
46	522 856	4 045 737
47	480 583	4 526 320
48	491 551	5 017 871
49	558 595	5 576 466
50	512 609	6 089 075
51	501 952	6 591 027
52	519 085	7 110 112
53	549 790	7 659 902
54	497 401	8 157 303
55	492 136	8 649 439
56	559 571	9 209 010
57	682 457	9 891 467
58	723 509	10 614 976

FONTE: *Estudos, Notas e Trabalhos do Serv. do Fomento Mineiro*, Vol. XIII - Fascs.3-4 (1959).

Tal sentimento fora, também, manifestado por Ferreira Dias, aquele que seria o doutrinador da «*reorganização industrial*»[51], «*o único verdadeiro projecto de industrialização formulado durante toda a vigência do Estado Novo*»[52] que, em «*Linha de Rumo*», escreve:

> *O que me alarma é que o fim da guerra parece muito próximo e a lembrança da provações passadas é muito capaz de se apagar na memória dos portugueses quando recomeçar a ser fácil mandar vir por telegrama aquilo que for preciso...*»[53].

De resto, toda esta política económica vem na sequência do que se alvitrava na década de vinte, quando, para se vencer «*neste momento uma grave crise, a que por eufemismo se dá o nome de falta de numerário e que na vida corrente se traduz pela falta de capital*»[54], se apontava a necessidade de se valorizar os nossos combustíveis minerais em alternância com a energia hidráulica:

> *...servindo uma das formas de energia, constantemente, de elemento de equilíbrio da outra.*
>
> *A realização prática deste ideal consistiria:*
>
> 1.º — *Na construção de uma rede geral de distribuição eléctrica.*
> 2.º — *No aproveitamento da energia hydraulica necessária ao consumo actual do País.*

> 3.º —*Na creação de centraes thermicas nas minas que, ligadas à rede geral da distribuição, fornecêssem o suplemento indispensável à regularização da energia hydraulica, por sua natureza dependente das contingencias atmosféricas*[55].

O autor[56] calculava que da exequibilidade de um projecto dessa natureza se trazia uma redução «*de Lb 1. 200. 000 por ano na nossa drenagem de ouro para o estrangeiro*»[57], tendo em conta que a «*equivalência média entre os nossos combustíveis e os ingleses é sensivelmente de 2 para 1*» e que, pelo emprego de 4000 toneladas de carvões nacionais, se podia substituir a importação de 2.000 toneladas de carvão inglês que, ao preço médio de Lb 2 por tonelada, perfazia a quantia de Lb 4.000 por dia ou Lb1.200.000 por ano[58]. E concluía:

> *O que podemos afirmar de forma indiscutível é que neste momento a solução indicada é a solução termo-electrica, podendo esta ser mesmo a fase de transição para as hidro-eléctricas creadas então á custa dos lucros acumulados pela exploração das termo-eléctricas*[59].

Aliás, já antes da primeira guerra, era esta a solução vaticinada por Ezequiel de Campos, quando, levado pelo seu pessimismo quanto aos nossos recursos carboníferos, defendia que era «*não só necessário terminar por uma vez com sonhos e lendas dos carvões, mas também aproveitar a riqueza que tivermos, o que não se póde fazer sem a conhecer bem*»[60].

Na realidade, Ezequiel de Campos mostrava-se um homem com uma visão inteligente do futuro, ao defender «*suprir (...) a energia do carvão estrangeiro por electricidade produzida pela água dos rios, torrentes e reservatórios artificiaes - com economia de milhares de contos e promovendo o desenvolvimento industrial que hoje, pela carestia da força, mal podemos tentar*»[61].

Contudo, apesar dos argumentos aduzidos em defesa da sua tese e que o tempo mostrar-nos-ía exequível, Campos não negava o aproveitamento possível das reservas dos nossos carvões, pois, reconhecida embora a sua má qualidade, poderíamos aproveitá-los «*na distribuição de energia electrica por meio de centraes a instalar junto das minas, como dizem que vão tentar*»[62]. O porvir dar-lhe-ía razão.

Ao iniciar-se a década de trinta, constatamos, pelo quadro IV, a pouca, ou melhor, a importância relativa que os nossos carvões assumiam na produção de energia.

A segunda guerra mundial viria a interromper todo esse discurso e adiou a construção de uma central que desse consumo aos nossos carvões, particularmente os da Bacia do Douro, porque, como referimos, asseguravam a maior fatia da produção nacional e absorviam uma mão-de-obra bastante considerável.

Com a criação da Central Térmica da Tapada do Outeiro, assegurava-se um consumidor para os carvões durienses que, de facto pobres, se prolongaram por mais tempo do que o progresso lhes podia dispensar. S. Pedro da Cova encerrou a produção em 70, e o Pejão, ainda na memória de todos, em Dezembro de 94. Foi o fim de um ciclo.

QUADRO IV — **PRODUÇÃO TERMOELÉCTRICA, POR COMBUSTÍVEIS (EM MILHARES DE KWH)**

Anos	COM COMBUSTÍVEIS NACIONAIS			COM COMBUSTÍVEIS ESTRANGEIROS			%	
	Carvão Mineral 1 000kwh	Carvão Vegetal	Total	Carvão Mineral 1 000 kwh	Óleos 1 000 kwh	Total 1 000 kwh	Nacional	Estrang.
1933	44 419	4 860	49 219	136 404	18 823	155 227	24,10	75,90
1934	46 360	5 048	51 408	151 171	19 596	170 767	23,14	76,86

FONTE: *Diário das Sessões* n.º 88, Sessão Legislativa de 9 de Junho de 1936, *«proposta de lei n.º 82, importação e destilação de petróleos brutos e seus derivados»*.

Desde os fins do século XIX que as minas da Bacia Carbonífera do Douro vinham a fazer todos os esforços no sentido de responder à chamada de todos quantos encontravam na nossa independência energética a possibilidade do desenvolvimento nacional.

As Minas do Pejão, o caso que melhor conhecemos[63] e porque ocupam ainda um espaço no tempo recente da nossa memória são um bom exemplo. Todavia, até à década de quarenta, apenas as minas de S. Pedro da Cova marcaram uma pontuação significativa na produção nacional, seguidas depois pelas do Pejão que lhes tomariam a dianteira a partir da década de 50. Os gráficos 3 e 4 dão-nos uma amostragem do que afirmamos.

Primeiro, porque S. Pedro da Cova antecipara-se, por natureza, no tempo. Sendo mais antigas quase um século, foram-se consolidando e ganharam, mesmo que a custo, os seus consumidores; segundo, porque para além das vendas domésticas na cidade invicta, granjeadas no decurso de todo o século anterior, acabariam por ver o consumo assegurado pelos transportes eléctricos da cidade do Porto, aliás, *«a única rede de tracção eléctrica consumindo energia genuinamente portuguesa: o serviço dos eléctricos do Porto, que tem uma central térmica consumindo carvão de S. Pedro da Cova»*[64].

Na década de trinta, os seus clientes sediavam-se, ou no Porto, como de resto sempre assim fora, ou rodavam à sua volta, exceptuando um caso ou outro. Destacamos algumas das fábricas ou empresas suas consumidoras:

Lista das fábricas que actualmente consomem os nossos carvões industriais[65]

— A Invencível, L.da – Porto.
— A Moderna, L.da – Porto.
— Caima Pulp C. L.da – Albergaria-a-Nova.
— Calandra do Bonfim – Porto.
— Câmara Municipal de Coimbra – Serviços Municipalizados.
— Companhia Aliança – Porto.
— Companhia Aveirense de Moagens – Aveiro.
— Companhia Carris de Ferro do Porto.
— Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe.
— Empresa Cerâmica do Vouga, L.da – Aveiro.
— Empresa Industrial de Chapelaria, L.da – S. João da Madeira.
— Fábrica de Acabamentos de Lavadores – Vila Nova de Gaia.
— Fábrica de Branqueação e Acabamentos – Porto.

— Fábrica do Bugio – Fafe.
— Fábrica do Cavalinho – Guimarães.
— Fábrica de Cerâmica de Vilar do Paraíso – Vila Nova de Gaia.
— Fábrica de Fiação e Tecidos do Arquinho – Guimarães.
— Fábrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizela – Negrelos.
— Fábrica de Fiação e Tecidos de Santo Tirso.
— Fábrica de Lanifícios do Ouro – Porto.
— Fábrica dos Snrs Azevedo, Soares & C.ª, L.da – Porto
— Fábrica de Tecidos Aliança – Areosa.
— Grandes Armazéns Nascimento – Porto.
— Guilherme & João Graham & C.ª – Porto.
— Henriques, Palmares, Cunha, L.da – S. João da Madeira.
— Luzostela - Ferreira & Irmão, Suc. – Aveiro.
— Matos & Quintans, L.da – Porto.
— Sampaio, Ferreira, & C.ª, L.da – Riba d'Ave.
— União Eléctrica Portuguesa – Braga.

E o esforço para se captar um maior consumo não era menosprezado, como de resto é ainda patente na mesma informação:

«Fábricas actualmente em experiências com os nossos carvões»:

— Companhia de Fiação e Tecidos do Porto.
— União Eléctrica Portuguesa – Central do Freixo.

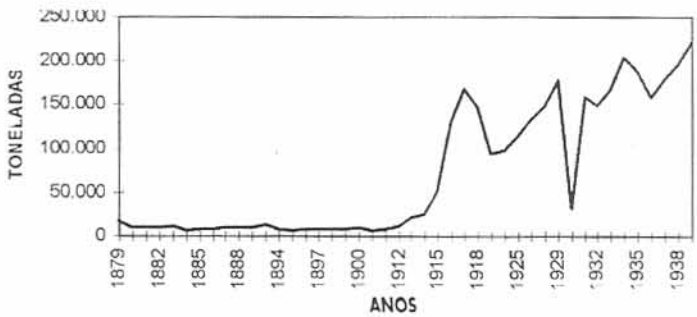
«Fábricas em adaptação»:

— Companhia de Fiação e Tecidos de Guimarães – Fábrica de Campelos.

«Fábricas em estudo»:

— Fábrica de Moagem Harmonia – Campanhã

GRÁFICO N.º 3 — **S. PEDRO DA COVA — PRODUÇÃO DE CARVÃO NACIONAL**



FONTE: Inquérito Industrial de 1890; *Anuário Estatístico Port;* M. R. Júnior, *Op. cit.* p. 34 e *Boletins de Minas.*

Digamos, a propósito de energia, que, na década de 30, da que era produzida em Portugal, 50% era originada nos combustíveis importados e, se considerarmos a energia necessária para força motriz utilizada directamente, a percentagem atingia os 80%[66]. Para além da rede de transportes eléctricos do Porto, mais nenhuma consumia unicamente carvão português, pois «*todas as restantes são alimentadas quer por energia produzida por hulha inglesa (como a carris de Lisboa, a Sociedade Estoril e a Companhia Sintra Atlântico), quer por energia mista, como Braga e Coimbra. Toda a restante tracção ferroviária ou sobre estrada está na dependência dos combustíveis de importação*»[67]. A razão desta sobrevivência do carvão de S. Pedro da Cova deve-se ao facto de «*poder chegar a preço razoável*»[68]. Porém, independentemente das questões que se prendiam com o fabrico de aparelhos adequados à queima dos nossos carvões e da própria mentalidade empresarial que se habituara ao combustível estrangeiro, a razão determinante para que se continuasse a preterir o nacional era realmente o seu preço, sempre muito mais elevado, para o que muito contribuiam os transportes. Raramente os carvões saíam das redondezas em que se extraíam. O artigo a que fazemos referência e também publicado na *Indústria Portuguesa* de 1936, não nos deixa dúvidas:

> *Os carvões do Cabo Mondego têm sido queimados para produzir força motriz nas próprias minas; também a hulha de Santa Susana alimenta caldeiras de grelha mecânica para a energia necessária á exploração.*
>
> *Este último carvão é sem dúvida o mais rico que temos, e poderá, na maioria dos casos, substituir a hulha de importação, tendo sido experimentado com sucesso na Central Tejo, que o não adquire por lhe sair apenas 10% mais barato que a hulha inglesa.*
>
> *O estudo da tentativa de queima de linhites em central à boca da mina, levada para o efeito em Porto de Mós, não permite ainda qualquer conclusão, e fora disto, o carvão extraído das nossas minas é consumido para usos vários, como por exemplo, fornos industriais, numa área restrita ao redor das mesmas, porque os elevados trans-portes não permitem um grande raio de acção*[69].

Afinal, não avançávamos. A constatação, perdida no tempo, fora assim relatada em 1899:

> *Algum carvão com apreciáveis qualidades é desde há muito explorado no jazigo de Buarcos junto ao Cabo Mondego, mas com difficuldades apparece nos nossos centros industriaes onde chega sobrecarregado com enormes despezas de transporte, sendo-lhe difficil poder lutar com os carvões ingleses cujo frete maritimo é notavelmente reduzido. A quasi totalidade da sua produção é consumida pelas industrias locaes creadas pela empreza exploradora d'aquellas minas. (...) Sómente as anthracites da bacia carbonífera do norte começam a prestar o seu contingente á economia industrial do norte. Comparado com a totalidade da importação estrangeira é o seu concurso verdadeiramente insignificante, porquanto não attinge a centesima parte do consumo actual*[70].

Interessa-nos tecer algumas considerações para compreendermos as razões que nos levaram a optar sempre pela importação e a resistir aos nossos recursos.

Os nossos carvões não serviam à indústria nacional e só em épocas de crise internacional que traziam dificuldades de importação, como as que decorreram da 1.ª e 2.ª guerras mundiais, é que houve um franco desenvolvimento desta indústria. Independente deste factor há a considerar o fenómeno da industrialização durante o Estado Novo[71] e o proteccionismo aos carvões nacionais na década de cinquenta. Os custos de extracção, a que não é estranho o transporte e sobretudo a qualidade, eram razões de fundo para que se preferisse o estrangeiro, sobretudo inglês. São ainda do engenheiro Henrique Peyssonneau as seguintes palavras:

> *Todos sabemos o que temos sobre carvões minerais, ou melhor, todos sabemos que não sabemos o que temos. Na realidade, sómente S. Pedro da Cova se encontra num estado de exploração em que é permitido ter confiança nos numeros calculados para a existência de antracite(...). Sobre o Cabo Mondego; sobre a extensa região de linhites do Centro Oeste - Soure, Obidos, Rio Maior - sobre a turfa de Setubal, e a hulha de Santa Susana, não há mais que estimativas de existência, interessantes sem duvida, mas que naõ permitem senão devaneios acerca do que poderia ser dentro de umas dezenas de anos, por exemplo, a exploração de tal ou tal jazigo, ou do seu conjunto*[72].

Estamos convencidos que o atraso na prospecção e na própria exploração mineira continuavam a ser devidos a uma questão de facilidade de importação e, naturalmente, aos preços que eram muito mais competitivos, para além da superior qualidade do carvão. Em 1925, num artigo da *Revista de Obras Publicas* podia-se ler:

> *Pobre é o subsolo portuguez em combustíveis por isso que os sedimentos da Mezeta Iberica são de origem marinha, constituindo um núcleo continental individualizado desde os fins dos tempos primários e que, na maioria dos tempos geológicos, os mares secundários apenas tocaram nos seus bordos. Sómente na parte superior do primário aparecem as formações de água dôce e se estabelece, sobretudo na zona ocidental da Mezeta, um regimen de pequenos lagos e pantanos em que se acumularam os restos de vegetais formando depositos de carvão, Depois, no secundario e terciario, é que novas jazidas de carvões tiveram logar.*[73]

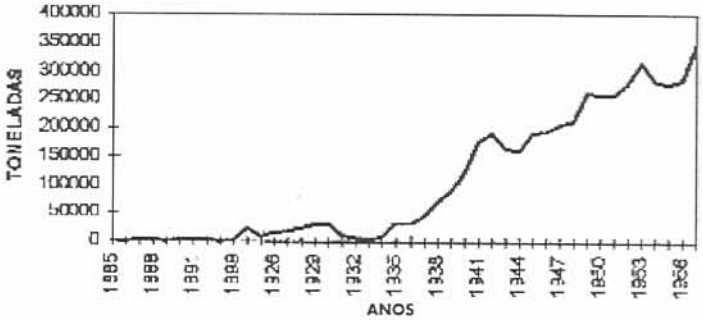
Os transportes continuariam a ser o grande obstáculo à comercialização dos nossos carvões que, desde o século passado, assistiam ao aperfeiçoamento das técnicas para a sua melhor utilização.

Concessionadas a partir de 1859, as Minas do Pejão, passaram por diversos concessionários, tendo-se constituído em couto mineiro por Alvará de 18 de Janeiro de 1918.

Entre os concessionários por que passaram, não podemos deixar de mencionar duas empresas que constituem, por assim dizer, dois marcos no seu desenvolvimento. Uma, a Companhia Carbonífera e Industrial do Pejão, com

estatutos aprovados por escritura de 4 de Julho de 1884 e alvará de concessão em 8 de Maio de 1885, constituiu-se como sociedade anónima de responsabilidade limitada com um capital de 450 000$000 réis, de que foi seu primeiro director técnico o eng. Alfredo Moraes de Carvalho.

GRÁFICO N.º 4 — **PEJÃO — PRODUÇÃO DE CARVÃO**



FONTE: Inq. Industrial de 1890; *Anuário Estatístico Port.*; *O Pejão*, Abril de 1958; *Boletins de Minas*.

Merece, de facto, que lhe façamos referência, quer por ter introduzido na sua gestão métodos de carácter paternalista de forma a atrair mão-de-obra e fixar à mina o proletariado necessário, quer por se ter empenhado na construção de uma «*briqueteria*», para que o carvão, em briquetes, encontrasse mais facilmente bons consumidores no mercado portuense.

A fábrica, que entrou em funcionamento no dia 6 de Fevereiro de 1890, fora pensada uns anos antes pelo então proprietário das minas, o engenheiro Frederico Augusto de Vasconcelos que, tendo em conta a friabilidade dos carvões do Pejão e o exemplo dos países europeus, como a Inglaterra, França e Bélgica, que aproveitavam «*o carvão miudo, que ainda ha bem poucos anos era deixado nas minas*», sugeria que «*para o emprego dos carvões friaveis e terrosos do Pejão nos usos domésticos, no cozimento de tijolos, e mesmo nos geradores de vapor fixos que já abundam no Porto, bastaria adoptar qualquer dos processos mais económicos como a agglomeração por meio de argilla, ou a agglomeração por meio da cal e dos cimentos calcareos, que parece preferivel por diversas razões, e de que foi concedido um privilégio de invenção em Portugal. (...) Para o carvão terroso do Pejão poder ser applicado com vantagem á navegação e ás vias ferreas, seria conveniente adoptar um processo de agglomeração, que lhe augmentasse a combustibilidade*»[74].

Deste modo se iniciava, efectivamente, a vida de uma empresa carbonífera com estreita ligação ao Porto, uma vez que «*este carvão ... todo consumido no paiz, uma parte nas cozinhas do Porto, a outra na fabricação de briquetes*» era transportado em barcos que «*conduzem o combustivel ao mercado do Porto ou á fábrica de agglomerados*» ao preço de 500 réis a tonelada[75].

Logo de início nos ressaltam elementos de uma gestão de carácter paternalista, de que são exemplos a «*existência de uma casa de malta gratuita para aquelles que se quizerem aproveitar della*», assim como a criação de uma «*caixa de soccorros*» que assegurava «*medico e botica aos operarios feridos, ou*

em casos de doença acompanhada de doença extrema, não por falta de trabalho nem por inhabilidade», concedendo ainda «*pensões a viuvas de operarios mortos em serviço, se os tivesse havido*», para além do apoio ao crédito para aquisição de géneros, naturalmente de primeira necessidade, o que reforçava o laço afectivo e a dependência para com a entidade patronal uma vez que «*A companhia abre credito aos operarios em um armazem particular quando elles o exigem, até tres quartas partes do jornal ... com a condição de vender os géneros pelos preços correntes no Porto de boa qualidade*»[76].

A outra, a «*Empresa Carbonífera do Douro Ldª*», constituída, em 1917 com um capital inicial de 200 contos[77], só viria a ganhar a relevância que lhe conhecemos quando, nos princípios dos anos 30, Jean Tyssen, um capitalista belga, se tornou no seu concessionário e imprimiu às minas e à comunidade envolvente um dinamismo que antes jamais conhecera:

> *Foi em 1932, que amigos portugueses e belgas das minhas relações em Bruxelas, chamaram a minha atenção para a existência de uma mina de carvão situada na Bacia Carbonífera do Douro, mina que segundo eles, era duma grande riqueza mas que não estava a ser explorada como merecia por falta de meios financeiros e de interesse industrial. (...). Mas a impressão, devo dizê-lo foi penosa! Uma enorme riqueza estava ao abandono; nada estava feito, tudo estava por fazer! A sede era em Vila Nova de Gaia, num local em ruínas, nas quais eu não queria hoje alojar uma família dos nossos mineiros*[78].

É assim que, nas mãos deste empresário, as minas se vão impor numa região e no próprio país, em geral. E impuseram-se, não só pela evolução da produtividade que de 1933 para 57 passou de cerca de 4 034 para 350 164 toneladas anuais, mas pelo número de operários que, no mesmo período, chegou aos 2. 674, quando no início se ficava pelos 18.

Tyssen orienta-se por uma ampla frente de combate que vai desde a remodelação e ampliação da linha do caminho de ferro, entre as minas e o lugar da Estação de onde o carvão seguia de barco para o Porto, até à modernização do parque industrial, sempre circunstanciado por um grande paternalismo a que aliou toda uma acção publicitária, reconhecendo mais tarde que «*essa propaganda só deu resultado graças aos numerosos anos de esforços incessantes*»[79].

Consequentemente, entre os seus «*fiéis*» clientes passaram a contar-se a Empresa Fabril do Norte, da Senhora da Hora, a Companhia de Fiação de Crestuma, a Fábrica de Fiação e Tecidos do Jacinto, Ldª, para além da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte e da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, não menosprezando a indústria cimenteira que se tornaria o seu maior cliente, adquirindo em 57, 47% da produção total. Porém, se as questões do investimento e da técnica foram factores de «*descolagem*», o efeito conjuntural da segunda guerra mundial não pode ser descurado para se compreender o sucesso destas minas e dos carvões em geral que, por virtude das dificuldades de importação, criou uma época de prosperidade para as nossas minas de carvão.

Depois, finda a guerra, perante a concorrência dos derivados de petróleo que em Portugal se generalizavam, o maior aproveitamento dos nossos recursos de hulha branca e a retoma das importações de carvão, valeu-lhe a construção da Central Térmica da Tapada do Outeiro que se tornaria, praticamente, o seu

único consumidor desde o início dos anos 60. De contrário, as minas teriam encerrado.

Na realidade, Tyssen marcou um tempo que, ainda hoje, longe já do seu desaparecimento e da sua gestão, persiste na memória colectiva do povo mineiro que viu a sua mina fechar em 94, e cuja sepultura, no cemitério da freguesia da Raiva, é uma ponto de referência e de saudade colectivas. E se o carvão foi o sustento daquelas e doutras gentes, não é tanto a mina em si, que recordam, mas o abraço do pai da «*família Pejão*»[80].

NOTAS

* Trabalho desenvolvido no âmbito do projecto — *Estruturas sócio-econcómicas e industrialização no Norte de Portugal (séculos XIX e XX)* — em desenvolvimento na FLUP, com o apoio da JNICT.

1. ANDRADE, Anselmo — *Portugal Económico*. Porto: Tip. Manuel Gomes, 1902. p.312. Nesta mesma obra refere-nos ainda o autor: «*Onde as materias escasseiam, e onde o carvão de pedra não existe, as industrias que d'isso dependam só podem ter um triste porvir. Quaesquer outros motores são por via de regra insufficientes*». Relata-nos ainda que, no inquérito industrial de 1884, «*muitos donos de fabricas de tecidos das duas Beiras responderam que as suas fabricas não trabalhavam, durante uma parte do ano, por falta de motores*». Depois de justificar a sua tese anti-industrial considera que «*não se deve ... fazer de Portugal um paiz de industrias, em que nunca competirá com os paizes estrangeiros ... o que se deve é pensar na agricultura ... a unica e verdadeira riqueza nacional*» (*Op. cit.*, p. 312, em nota de rodapé).
2. PEREIRA, J. Campos — *Op. cit.*, p. 194.
3. Relatorio Annual da Inspecção Geral De Minas,1860-1861 — *Boletim do M.O.P.C.I.*, (Abr. 1862). 1.º Vol., p. 460.
4. Parte Official, Direcção Geral das Obras Públicas e Minas — *Boletim do M.O.P.C.I.* — Novembro de 1859.
5. RIBEIRO, Carlos — *Revista Peninsular* — Março de 1857. Artigo citado, também, no *Boletim M.O.P.C.I.* n.º 6 de 1857.
6. RIBEIRO, Carlos — *Revista Peninsular* — Março de 1857. Artigo transcrito no *Boletim M.O.P.C.I.*, n.º 6 de 1857, p. 96.
7. Alvará de 30 de Janeiro de 1802, Título VI. § VII.
8. Preâmbulo de Decreto de 28 de Novembro de 1836.
9. Decreto com força de Lei de 31 de Dezembro de 1852, sobre a pesquiza, exploração, concessão e inspecção das Minas — *B. M. O. P. C. I.* (Out. 1857), p. 156-157.
10. *Boletim do M.O.P.C.I.*, Parte Historica - I - p. 95, Maio de 1857.
11. Em 1965, continuava a aceitar-se a tese de que o nosso país deveria ser efectivamente rico em minérios, quanto mais não fosse, pelo facto de que «*A certeza de que Portugal não é um país de subsolo rico não foi ainda demonstrada por falta de elementos de estudo e prospecção mineira*» — intervenção do deputado Santos Cunha na sessão da Assembleia Nacional de 15.1.65. As Indústrias Extractivas na Assembleia Nacional. *Arquivos, da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos*. Lisboa: 1965 p. 114. A acreditarmos na «*voz*» do regime, concluímos que não se tinha ainda verdadeiro conhecimento das nossas potencialidades mineiras. «*A afirmação longínqua de que o subsolo português, pelo menos na parte metropolitana, é pobre, não pode nem deve aceitar-se (...). E não pode, nem deve aceitar-se, primeiro porque não conhecemos, de facto, em toda a sua extensão e profundidade... todos os valores ocultos que possuímos*» — intervenção do deputado Gamboa de Vasconcelos em 20.1.65. *Op. cit.* p.162. O autor defendia que mais do que a pobreza real, há que encontrar a pobreza na técnica rudimentar e no pouco interesse «*com que temos olhado e servido semelhante património*» (*Op. cit.* p. 162).

12. Inquérito Industrial de 1890. Vol. IV, p. 684.
13. *Gazeta de Lisboa* n.º 172 (25 de Julho de 1825) — nona condição, p. 714.
14. *Ibidem* — quinta condição, p. 714.
15. *Ibidem*.
16. *Gazeta de Lisboa* n.º 172 (25 de Julho de 1825).
17. As únicas minas de carvão de pedra existentes eram as de Buarcos e as de S. Pedro da Cova.
18. Decreto de 25 de Novembro de 1836, Art.º 6.º.
19. *Cfr.* D'ÁVILA - Joaquim Thomás Lobo d' — *Conselho de Obras Publicas e Minas* — Consulta do Conselho de Obras Públicas e Minas, acerca das minas de carvão do Cabo Mondego e S. Pedro da Cova. *Bol. do M.O.P.C.I.* n.º 6, (Dez. 1853), p. 16.
20. Artigo 1.º do decreto — *Diário do Governo de 3 de Janeiro de 1853* N.º 2.
21. CRUZ, Luiz F. de Sousa — *As Industrias, suas necessidades e vantagens* — Porto: Imprensa Economica, 1890. p. 6-7.
22. O autor considerava que, pelas explorações efectuadas e pelas pesquisas levadas a cabo, havia boas esperanças nesse sentido.
23. *Relatório da Exposição Industrial no Palácio de Cristal pelo Conde de Samodães* — 1891. Breve Esboço Histórico do Palácio de Crystal. p. XIV-XVII.
24. SOUSA, Albano de — O Carvão Nacional — *Indústria Portuguesa* — (Jun. 1934), p. 91. Trata-se de um conjunto de artigos do «*industrial economista*» — Albano de Sousa — publicados no *Diário de Notícias* durante o ano de 1933, subordinados ao título — *Economia Dirigida* — e transcritos na *Indústria Portuguesa* durante o ano de 34.
25. *Cfr.* A antrhacite Nacional — Os combustiveis fosseis importados em Portugal: I, II, III, IV, V,VI. *A Indústria Portuguesa*, Vol. I, 1899.
26. VANDELLI, Domingos — Memoria sobre as producções naturaes do Reino, e das suas conquistas, primeiras materias de differentes Fabricas ou Manufacturas — *Memorias Economicas*, tomo I. *Op. cit.*
27. RIBEIRO, Carlos — Memoria sobre a Mina de Carvão de Pedra do Cabo Mondego — *Boletim do Ministério das Obras Públicas Comércio e Industria* — Vol. I, 1857, pp. 220-221.
28. RIBEIRO, Carlos (Sócio Efectivo da Academia Real das Sciencias de Lisboa) — *Memorias sobre as minas de Carvão dos Districtos do Porto e Coimbra e de Carvão e Ferro do Districto de Leiria* — Vol. I - Parte II. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1858, pp. 189-90. *Cfr.* MONTEIRO, Severiano; BARATA, José Augusto — *Catálogo descritivo da Secção de minas*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1889, p. 290. (transcrevem as mesmas palavras de Carlos Ribeiro).
29. As minas de carvão desempenharam um papel importantíssimo no período das duas guerras mundiais, tendo-lhes sido pedido que «*intensificassem ao máximo as suas extracções para assim se atenuarem as dificuldades provocadas pela difícil importação de combustíveis*». Cfr. *Estudos Notas e Trabalhos do Serviço de Fomento Mineiro*. Vol. XV, fascs. 3 - 4, p. 298.
30. BRITO, José Maria Brandão de — *A Industrialização Portuguesa No Pós-Guerra (1948-1965) — O Condicionamento Industrial* — Lisboa: Publicações D. Quixote, 1989, pp. 160-163.
31. As concessões da Bacia Carboníffera do Douro seriam agrupadas em dois coutos mineiros, o de S. Pedro da Cova e o couto mineiro do Pejão.
32. Tomamos os exemplos destas minas pelo facto de terem sido as que mais se impuseram na produtividade do panorama mineiro do carvão.
33. A «*Memória*» tem a data de 29 de Agosto de 1853 (*Op. cit.* p. 228).
34. Em 1961, «*A maior parte da produção desta mina é consumida nas indústrias anexas de cal hidráulica e cimento exploradas pela mesma empresa o que confere maior valor ao jazigo cuja lavra não está dependente das flutuações do mercado*». *Estudos Notas e trabalhos do Serviço de Fomento Mineiro*, Vol. XV, Fasc. 3-4, p. 300.
35. *Idem, Ibidem*.
36. MONTEIRO, Severiano e outro — *Associação Industrial Portuguesa - Exposição Nacional das Industrias Fabris, Catalogo Nacional das Industrias Fabris* — Lisboa: Imprensa Nacional, 1890, p. 311.
37. *Instrucções sobre as qualidades, e prestimo do carvão de pedra das minas de S. Pedro da Cova* — Lisboa: Na Impressão Régia. Anno 1829, p. 4.
38. *Ibidem*.
39. CAMPOS, Ezequiel de — Os Mineraes — *A Conservação da Riqueza Nacional* — Porto, s.n., 1913, p. 471.
40. *Estudos Notas e Trabalhos do Serviço de Fomento Mineiro*. Vol. XIII, Fascs. 3-4. Ministério da Economia, Direcção-Geral de Minas 44 e Serv. Geológicos — 1959, p. 89.

41. O Plano de Fomento — A Central térmica do Douro — *A Indústria Portuguesa* n.º 314 (Abr. 1954), p. 115.
42. Decreto n.º 30.063 de 16 de Novembro de 1939. (*Diário do Governo* n.º 268, I série, de 16 de Novembro).
43. *Ibidem* — Preâmbulo.
44. *Ibidem.*
45. Art.º 5.
46. Decreto-lei n.º 36.934 de 24 de Junho de 1948 e NUNES, Adérito O. Sedas — Notas sobre a Economia Portuguesa do Carvão — *Indústria Portuguesa* n.º 259 (Set. 1949).
47. ROSAS, Fernando — Economia de Guerra e Política e Económica de Guerra *História de Portugal*. MATTOSO, José dir. de — 1.ª Edição. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994. Vol. VII, p. 351.
48. PEREIRA, Miriam Halpern — Uma Industrialização Sem Reforma Agrária (1940-1970) — *Política e Economia, Portugal nos séculos XIX e XX*. Lisboa: Livros Horizonte, 1979. p. 31. *Cfr.* BRITO, José Maria Brandão de — *Op. cit.* e JÚNIOR, José do Nascimento Ferreira Dias — *Op. cit.*
49. *Idem, Ibidem.*
50. PINTO, Francisco Cortez — O problema do desemprego no após-guerra. AAVV, Problemas do após-guerra, Associação de Lisboa/Câmara do Comércio, 1945, *cit.* por BRITO, J. M. Brandão de — *Op. cit.*, p. 162.
51. Projecto da sua autoria e consubstanciado na Lei n.º 2005. *Cfr.* BRITO, Brandão de — *Op. cit.*, p. 164.
52. *Idem, Ibidem*, p. 165.
53. DIAS, Ferreira — *Op. cit.*, p. 175. Ferreira Dias foi Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria de 1940 a 1944 e Ministro da Economia de 1958 a 1962, depois de ter escrito «*Linha de Rumo*» em 1944, «*já livre de responsabilidades governativas*». (BRITO, Brandão de — *Op. cit.*, pp. 163 e 165).
54. CRUZ, João Perpétuo — Os carvões Portugueses na Economia Geral do País - Conferência realizada na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses — *Revista de Obras Públicas e Minas* (Out. 1924), p. 101.
55. *Idem, Ibidem*, p. 101.
56. Nesta conferência, faz não só a defesa do aproveitamento dos carvões nacionais como apresenta as soluções para se conseguir elevar a produção dos nossos combustíveis a 4000 ton. diárias, como sejam os transportes e os novos aparelhos ou instalações industriais para queimar economicamente os novos tipos de combustíveis que entendia conseguir-se com os «*gazogeneos para os combustíveis graudos*» e a pulverização para os miúdos. Esta situação devia-se ao facto da maior parte dos aparelhos industriais ter sido concebida para queimar carvão de tipo inglês. Como os nossos carvões tinham características diferentes, exigiam aparelhos adequados à sua combustão. E tudo porque «*a questão da produção e transporte terão fatalmente de resolver-se por si desde que haja consumo*». *Op. cit.*, p. 106.
57. *Ibidem*, p. 102.
58. *Ibidem.*
59. *Ibidem.*
60. CAMPOS, Ezequiel de — *A conservação da Riqueza Nacional* — Porto: Tip. de A. J. da Silva Teixeira, 1913, p. 179.
61. *Idem, Ibidem*, p. 178.
62. *Idem, Ibidem*, p. 175.
63. *Cfr.* ROCHA, Idorindo Vasconcelos da — *O carvão numa economia nacional: o caso das Minas do Pejão* — Tese de Mestrado: FLUP, 1997.
64. O Problema dos Combustíveis Nacionais. Conferência realizada pelo Engenheiro Henrique Peyssonneau na Sede da Associação dos Engenheiros Portugueses, em 21 de Janeiro de 1933, Cfr. *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses* n.º 694 (Abr. 1933), p. 140.
65. *Os carvões da Companhia das Minas de S. Pedro da Cova* Porto: Tip. Sociedade Papelaria, L.da, 1928.
66. *O Problema dos Combustíveis Nacionais* — Conferência realizada pelo Engenheiro Henrique Peyssonneau na Sede da Associação dos Engenheiros Portugueses, em 21 de Janeiro de 1933. *Op. cit.*
67. *Idem, ibidem.*
68. *Idem, Ibidem*, p. 142.
69. *Idem, Ibidem.*
70. *A Industria Portuguesa*, 1899, Vol. 1, p. 97.

71. BRITO, José Maria Brandão de — *Op. cit.*
72. *Op. cit.*, p. 28.
73. Dos Carvões Portugueses. *Revista De Obras Publicas e Minas* (Maio 1925), p. 16.
74. VASCONCELOS, Frederico Augusto de — *Op.cit.*, p. 303-305.
75. *Inquérito Industrial de 1890* — Vol. I, p. 5.
76. *Inquérito Industrial de 1890* — Vol. I, p. 6.
77. *Cfr.* ROCHA, Idorindo Vasconcelos da — A Empresa Carbonífera do Douro, L.da. *Op. cit.*, p. 347.
78. Jean Tyssen em entrevista a *«O Pejão»*, n.º 54 (Mar. 1953), p. 3.
79. *Idem, Ibidem*, p. 4.
80. Para além da bibliografia citada, o trabalho teve, como suporte geral, a dissertação de mestrado apresentada pelo autor à FLUP, em Junho de 97, intitulada *O carvão numa economia nacional – o caso das Minas do Pejão.*