

Seleccção, introdução e notas de

JOEL SERRÃO

ANTÓNIO SÉRGIO

UMA ANTOLOGIA

Profª Íris Kantor

FLH 261 – História Ibérica I

Texto 8 / 12 Cópias

3,

9
7

LIVROS HORIZONTE

AS DUAS POLÍTICAS NACIONAIS

Aos meus companheiros da Seara Nova
e a Ezequiel de Campos

Geschichte schreiben, ist ein Art, sich das Vergangene vom Halse zu schaffen.

Escrever história é uma maneira de nos libertarmos do passado.

GOETHE

L'historien doit écrire en citoyen et en philosophe.

VOLTAIRE

Oui, mais il faut cultiver notre jardin.

VOLTAIRE

Duarte Ribeiro de Macedo, no seu *Discurso sobre a Introdução das Artes neste Reino*, de 1675, escreve o seguinte: «há entre nós muitos ociosos só por não terem em que trabalhar, e que poderão por isso responder, a quem lhes condenar a ociosidade, como os obreiros do Evangelho: *nemo nos conducit*».

Nemo nos conducit... Não há ninguém que nos contrate; ninguém nos pede o nosso esforço; ninguém emprega os nossos braços!

Talvez seja lícito transpor assim: aquela diminuta produtividade de considerável parte da nossa gente, com as consequências que daí resultam: o atraso do País; a mórbida emigração; o excesso de funcionalismo; o banditismo na política; a continuidade dos motins e a frequência das insurreições — promana toda duma origem: não se abrirem aos Portugueses suficientes campos de actividade, suficientes possibilidades de emprego útil, onde seja rendoso o seu labor.

Pode-se fantasiar que se o escol português tivesse a feição que certa escola sociológica designa pelo termo de «particularista», sobretudo aplicável aos Anglo-Saxões, afeitos à ideia da iniciativa e a só contarem consigo próprios, sem nada pedir à comunidade — à família, ao clã, ou ao Estado-providência; absorvendo-se na vida privada e desambiciosos da vida política; amando

muito as funções produtoras e bastante menos as profissões *liberais* (a advocacia, a milícia, a medicina, o funcionalismo); pouco inclinados para as lutas políticas e dando preferência às competições económicas: se fôssemos «particularistas», digo, não precisaríamos de excluir, como diz o Ribeiro de Macedo: *nemo nos conducit*... A gente por si própria resolveria os seus problemas; por si mesmo descobriria (ou tornaria rendosas, por sua libertação económica) as suas fontes de actividade...

Suponhamo-lo; a verdade, porém, é que não somos «particularistas»; somos sim «comunitários», quer dizer: contamos sobretudo com o auxílio da comunidade; pedimos-lhe mais em recompensas do que lhe damos em obra nossa; antepomos as funções liberais às da indústria e da agricultura; amamos mais as lutas políticas que as competências da produção; e precisamos, por isso, que uma elite governativa nos abra campos de actividade novos (a despeito da mediocridade das condições do terreno, da do nosso clima) e que nos empregue de forma tal que nessa própria actividade vamos ganhando o modo de ser, os hábitos, os princípios, os ideais — dá gente a que se chama «particularista»; e assim um dia possamos clamar — e não já agora como um lamento, e não já agora como um pedido, mas como cálida verificação de que nos bastamos a nós próprios, como grito de triunfo, como proclamação de alforria: *nemo nos conducit!*

Quanto a mim, parece-me que os males de que nos queixamos são fatalíssima consequência da estrutura da sociedade — e que só portanto terão remédio se nos metermos firmemente a transformar essa estrutura, o que não é possível com pregações, nem com políticas de autoritarismo, nem com reformas só pedagógicas —, mas com reformas sociais e pedagógicas concatenadas, entrelaçadas como fios de um tecido único, as quais preparem o nosso povo para um uso razoável da liberdade e para empreender por si mesmo a sua emancipação social-económica.

Não é o trecho que citei do nosso sábio seiscentista (jacto de luz intelectual que tanto esclarece a nossa história), não é o trecho do Macedo, quero eu dizer, uma maneira vaga e artificiosa de vos introduzir no nosso tema: a reforma educativa e a política da Fixação (a da remodelação na metrópole para bem do povo); pelo contrário: leva-nos súbito e de golpe ao próprio coração do que vou tratar.

A doença nacional, com efeito (para cujo processo de tratamento deve concorrer a nossa escola), parece-me que se determina com suficiente rigor por um simples toque no ponto sensível — no ponto nevrálgico — donde saiu a tese do Macedo: «há

entre nós muitos ociosos só por não terem em que trabalhar, e que poderão por isso responder, a quem lhes condenar a ociosidade, como os obreiros do Evangelho: *nemo nos conducit*). É uma maneira de apresentar o problema. Deixai-me apresentá-lo também duma outra. Disse um crítico compatriota que a ideia mestra da escola pública, entre nós, deveria ser o «colonialismo» — a orientação dos espíritos para as explorações do ultramar. Numa palestra sobre outro assunto que não os fins da educação, sugeri a incompletude de tal doutrina, e que cumpre pensar acima do mais em reformar a nossa *metrópole*, logrando enfim aquele equilíbrio (que há mais de três séculos se está buscando) da política do Transporte com a política da Fixação, da Circulação com a Produção — saneando assim a própria fonte da nossa expansão para o ultramar, que (acrescentava eu) até hoje tem sido mórbida. Ora, não entrando tal discussão no meu assunto daquele momento, respondi isto só de passagem, sem entrar em minúcias da minha hipótese. Tento-o agora. Trago-vos hoje, como me cumpre, essa tentativa de elucidação.

Como se sabe, na primeira dinastia, uma das obras dos nossos reis foi a faina da colonização interna — aquilo a que chamarei a «Política da Fixação» (fixação da gente e da riqueza, pelo emprego dos homens no nosso país). Ao fixarem os colonos, não tinham sempre o mesmo sistema: o regime da propriedade variava com as regiões. Houve, ao que se afigura, quatro tipos. No Minho, dividiam-se os terrenos em casais de povoação, dados a grupos de povoadores: uma dezena, vintena ou trintena deles. Cada casal, de ordinário, ficava obrigado a pagar um foro — em cereais, galinhas e dinheiro. Era um regime individualista, mas associado, aberto à entrada de colonos novos, que viessem levantar os seus casais ao pé dos casais já construídos. Em Trás-os-Montes, ao contrário, vigorava a ideia do colectivismo no regime da posse e utilização da terra, que se dava de foro a certo povo, o qual dividia entre os seus membros os encargos respectivos, como na Rússia procedia o *mir*. Os aforamentos, mantendo no regime colectivo o forno e o moinho, a pastagem e a viação (e frequentemente a própria cultura), impediam férrea e ciosamente a entrada dos adventícios. No Centro vigorava, por seu turno, a contribuição predial directa, num regime misto, digamos, de lavradores-proprietários e de jornaleiros-agricultores. No Sul, enfim, abundavam as doações. Aqui lançaram-se, logo de início, os alicerces legais da grande propriedade.

Fixemos isto, e prossigamos.

Ora, ao mesmo tempo que continuava o trabalho colonizador, a situação dos nossos portos, no encontro das linhas comer-

ciais do Norte e do Mediterrâneo, atraía ao comércio marítimo a população do litoral — e foi a situação dos mesmos portos, como tenho dito, o condicionamento geográfico da independência da Nação. Desse comércio, o mais importante era o tráfico dos produtos do Oriente, que vinham trazidos em caravanas até os portos do mar Negro, do Levante e de Marrocos. Ao Levante e ao mar Negro iam buscá-los nos seus navios os mercadores italianos, sobretudo de Génova e de Veneza; e da Itália seguiam para o Norte (Alemanha, Flandres, Inglaterra, etc.); ou por terra (através a Europa) ou por mar; e no transporte por via marítima é que era escala importantíssima o nosso porto de Lisboa.

A certa altura, porém, com a irrupção dos Turcos no Levante, este comércio entrou em crise. O Turco era (ao contrário do Árabe) bom para a guerra e mau para o negócio, e dificultava por isso a passagem das mercadorias. Os piratas do Norte de África embaraçavam também o comércio marítimo. Que fazer? Achar um caminho para ir à Índia sem ter que passar por terra turca, sem ter que navegar pelo Mediterrâneo. A Portugal, como sabeis, coube resolver este problema, que preocupava nessa época a alta finança de toda a Europa.

Aparecem na nossa história, desde então, duas teorias políticas nacionais. Uma é a escola da precedência do trabalho agrícola ou manufactureiro, quer dizer, da precedência da faina de elevar o povo no território europeu em Portugal; a outra, é a escola da precedência da actividade do transporte, do tráfico, da exploração comercial dos produtos do ultramar.

Segundo a primeira escola, cumpre que não desleixemos as fainas agrícolas e industriais, que facilitemos emprego para a nossa gente no nosso território metropolitano, investindo para isso em indústrias nossas os lucros do comércio com regiões distantes: continuar, em suma, o que se fez em Portugal no século XII e no século XIII. Aos homens da segunda escola, essa política de produtores parecia mesquinha e dispensável, e criam que fariamos maior figura, seríamos ricos mais depressa, se concentrássemos todo o nosso esforço num voo atrevido sobre a onda atlântica até os indígenas de além dos mares, a quem tomaríamos os seus produtos (por comércio ou por pirataria) a fim de os transportarmos até a Europa e os negociarmos com os Europeus.

Estoutra escola de políticos firmou-se com o domínio da burguesia do fim do século de Trezentos, que fez a revolução de 83 e que pôs no trono o Mestre de Avis, dando-nos uma classe de fidalguia nova, com mentalidade burguesa e não rural³;

depois, teve por chefe característico o duro infante D. Henrique. Já por essa época, no entanto, viam os homens de bom juízo os perigos graves de tal política; e o primeiro, como sabeis, foi o irmão de D. Henrique, D. Pedro, que assumiu a regência de Portugal durante a menoridade de Afonso V, que fomentou a colonização das ilhas adjacentes e que veio a morrer em Alfarrobeira.

Sacrificar a política da produção às puras empresas de comércio — era trocar (pensava ele) uma boa capa por um mau capelo.

Poderemos chamar às duas escolas, portanto, a «política da Fixação» e a «política do Transporte»; a política da produção e a política da circulação; a política da estabilidade e a política do aventurismo; a política nuclear e a política periférica; a política de D. Pedro e a política de D. Henrique; a política da boa capa e a política do mau capelo.

Mas sublinhemos uma coisa: a doutrina da Fixação — tal como ela nos aparece desde o século XVII aos nossos dias⁴ — não é uma ideia exclusivista: não pretende que desistamos de comerciar e de transportar; muito pelo contrário; sustenta, porém, que a actividade comercial marítima não será sólida e vigorosa se não assentarmos ao mesmo tempo, e na mais pujante vitalidade, a base económica metropolitana e a prosperidade do nosso agrícola, de que depende o emprego para os demais cidadãos; que a faina da periferia, que essa corrente vital do exterior para o interior, ou centrípeta, será mórbida e extenuante se não for forte e regular a vitalidade do seu núcleo, e saudável a corrente sanguínea que vai de dentro para o exterior, ou centrífuga, na lida económica do País. O fortalecimento interno, em resumo, deve acompanhar a faina externa; devem os lucros do comércio marítimo fomentar o enriquecimento em Portugal, na fabricação e na agricultura; o derrame da população deve ser efeito da plethora de um organismo que se robustece, e não da pobreza desse organismo.

Por outras palavras: o que se critica (ou condena) na política do Transporte não é o facto do transporte nem a exploração do ultramar: é o supor que tal política, *por si só*, com exclusão da outra, resolve o problema nacional; que nos poderá dar uma vida sã, equilibrada, sem uma base bem assente de fixação metropolitana, de emprego para os homens na produção. Não há que discutir as Navegações: eram fatais, e foram impostas à nossa pátria pelas condições agro-clímicas da nossa terra, pela própria maneira como nasceu — quer dizer, nos portos, como uma cunha de gente de fora que entrou do mar pelo corpo

espanhol. Se não descobrisse o Oriente, falharia a Nação ao seu papel. Mas cumpre reconhecer, por outro lado, que realizámos o tráfico da especiaria com absoluta falta de inteligência, com perdas enormes de naus naufragadas por incúria completa na construção e na carga; que a riqueza fugia das nossas mãos, indo fixar-se nas nações estrangeiras que forneciam à nossa o indispensável à vida — e reconhecê-lo para lhe dar remédio, realizando enfim pela outra política (que, outra vez o digo, não é uma ideia de exclusivismo) as condições de salubridade das nossas fainas de Circulação.

Concretizemos o mais possível os termos básicos deste problema, e vejamos o que se fazia no transporte marítimo do século XVI. Trazíamos até Lisboa os produtos orientais, e esperávamos que os compradores os viessem buscar ao nosso porto: os Italianos, os Franceses, os Flamengos, os Alemães — e *tutti quanti*. Digamos, em parêntesis, que mais tarde os Holandeses não procederam da mesma forma, ao despojar-nos do monopólio: distribuíam eles próprios aos mercados consumidores, fomentando pois a sua marinha, e não a marinha dos outros povos; nós, pelo contrário, tomávamos para nós a parte difícil, arriscada, dispendiosíssima, do trabalho do transporte (que sempre fizemos de maneira estúpida), deixando aos outros o melhor proveito. E que levávamos até a Índia? Os produtos fabris da Itália, os da França, os da Flandres, os da Alemanha, os da Turquia — de *tutti quanti*. Quer dizer: limitávamo-nos ao transporte da riqueza alheia; meros agentes da Circulação, em prejuízo da Produção. Este regime social-económico é o que faz dos empórios do litoral um como remoinho de riquezas fátuas que assola e chupa o interior do País, e esconde num manto de lantejoulas a realidade mísera de um pobretão.

Não calaram as nossas crónicas as várias críticas que se assaaram à política do Transporte *sem colonização* (política de D. Henrique, mas não de D. Pedro); mais tarde, apesar do oiro e dos escravos que nos afluíam da costa de África, a oposição borbulhava sempre; nos mesmos dias da esperança enorme, na própria partida de Vasco da Gama, ergue-a Camões com o maior prestígio nas falas do Velho Restelo — timbre da honra, do saber, da experiência, da autoridade; depois ainda, em pleno triunfo da política oposta e sob a torrente do esplendor asiático — ei-la emergindo como rocha hirta, nos versos enérgicos de um Sá de Miranda.

Acerca-se o termo desse mesmo século, e vê-se enfim o ruir estrondoso do quimérico castelo português. Então, os espíritos clarividentes põem-se a cuidar sobre a derrocada, dão um balanço

sistemático à política do Transporte, mendacíssima fatora de prosperidade tão fictícia, de sublimidade tão efémera; e é com os factos da experiência que argumentam agora os publicistas, dando-nos saudável ensinamento que as sortes-grandes nacionais (as minas de oiro do Brasil, os empréstimos do fontismo) permitiram até hoje desprezar. Nesse momento, assiste-se ao triunfo *doutrinal* da política da Fixação.

Veremos em breve o que nos aproveita, ainda hoje, desse trabalho dos publicistas, na referência que o tempo nos consentir; antes todavia, cumpre-nos encarar estoutro problema: se haverá lógica relação desta dualidade das nossas políticas — da Fixação e do Transporte — com o interno condicionamento da sociedade portuguesa.

O vale do Tejo, como sabeis, divide Portugal em dois países: o *Norte*, ou *Aquém-Tejo*, o *Sul*, ou *Além-Tejo*. Entre as duas partes de Portugal — a do Norte e a do Sul — têm-se notado frequentemente três espécies de contrastes:

1.º O contraste *humano*, ou diferenças na maneira de ser da gente do Norte e da gente do Sul, que conduziram certos autores a falar de duas «raças»;

2.º O contraste *geográfico* — nos acidentes do território e nas condições do clima —, donde resultam grandes diferenças no condicionamento da produção agrícola;

3.º O contraste *social*, de que são feições preponderantes: o regime da propriedade, que no Norte é pequena e de glebas dispersas e no Sul muito extensa; a relativa despopulação do território do Alentejo; e enfim certos aspectos, especiais e característicos, nas relações que entre si mantêm as diferentes classes da sociedade.

Aos três contrastes correspondem, respectivamente, três problemas da nossa política, três problemas da nossa história, que são aspectos de um só problema, antigo e fundamental na evolução do nosso país:

1.º problema, o problema *humano*: há com efeito duas raças? E, se há, que papel teve na nossa história esse contraste das duas raças — a do Norte e a do Sul?

2.º problema, o *económico-geográfico*: até que ponto, ou proporção, as condições do Alentejo lhe permitirão vir a ser, na economia do nosso país, o que conviria ao interesse pátrio: isto

é, o celeiro da Nação, o factor determinante da suficiência alimentar, o anulador do desequilíbrio da balança comercial?

3.º problema, o *económico-social*: até que ponto, e em que partes, poderemos fixar no Alentejo uma mais densa população?

Eis aí os três problemas. Começemos pelo primeiro, o do carácter das populações.

Lendo as biografias e as memórias da nossa façanha oriental, os fastos da colonização insulana e americana, e estudando os dialectos do ultramar, concluiu-se que predominam nessas empresas o alentejano e o estremenho — os homens do Sul. E afirmou-se por isso que foram eles que nos meteram e que nos dirigiram na política do Transporte; que foram eles os pioneiros da navegação e da conquista; que foram eles que nos forçaram à expansão ultramarina. Será assim? E porquê?

Deixando a conclusão — provisoriamente — enunciada dessa forma (que a mim me parece muito vaga) — perguntemos: suposta a realidade de tal fenómeno, qual foi a causa, a razão, daquela influência do homem do Sul?

Eis aí os dois problemas em que o primeiro se divide, e que vamos considerar. Começaremos pelo mais próximo, isto é: porque se encontraria em maior número, nas empresas ultramarinas — o Português meridional?

A esta pergunta dão resposta, na literatura histórica do País, duas teses principais. Para a primeira, a causalidade é *económica*; para a segunda, a causalidade não é económica, mas *racial*: é o contraste das duas «raças».

A tese económica diz assim: no Sul, devido ao regime da propriedade — ao regime latifundiário —, abundavam os sem terra e sem emprego no trabalho da terra: esses tinham naturalmente que tentar vida em outra parte: por isso mesmo nos arrastavam à actividade do Transporte. É esta a doutrina de Oliveira Martins, a que cumpre juntar a seguinte nota: é a doutrina, esta, do Oliveira Martins *economista* (a quem talvez neste ponto Alberto Sampaio influenciou): o *historiador* diz outra coisa, inteiramente contraditória com a linguagem do economista, e que discutiremos dentro em pouco.

A teoria racial é mais complexa, e caracteriza o pensamento de Basílio Teles.

No Sul (diz ela) depois da invasão dos Islamitas surgiu uma gente diferenciada, de raça diversa e diversa índole da da grei que povoa as regiões do Norte: uma gente nómada de raça semita, e (por mais culta e imaginativa, por mais flexível e mais política) aparentemente mais progressiva do que o ariano que

está nas Beiras, no Douro, no Minho, ou em Trás-os-Montes. Este, em compensação, menos vivaz e menos versátil, à primeira vista mais estreito, é mais poético e reflexivo e caracteriza-se pelo seu amor do torrão natal e da natureza, injustamente interpretado (diz Basílio) como egoísmo regionalista de provinciano utilitário. Eis aí a sua doutrina.

Ora (acrescenta ele) no Portugal da Idade Média (no da primeira dinastia) quem predominou foi o homem do Norte, com a sua nobreza militar — provinciana e rude — e com o seu forte municipalismo, por igual rude e provinciano. Na crise, porém, de 1383 inicia-se uma transformação que se completa no século seguinte — e o Português da metade Sul, semita, burguês, mercantil e alucinado, reduz à subalternidade, e para séculos, o Português da parte Norte — ariano, guerreiro, agricultor, ponderado, de tradições solidárias e de génio nacionalista. Teria sido o homem do Sul, segundo a tese, que nos trouxe o regime do centralismo, do absolutismo, do comercialismo, e uma precoce actividade navegadora e conquistadora. Se não fosse este triunfo do Português meridional, a história ulterior da nossa grei, sem profunda alteração nas suas fundamentais, teria mostrado outro carácter. Em vez do trágico relato de uma aventura de mercadores, liquidada por um desastre, seria a narrativa mais serena de uma empresa civilizadora, realizada por um povo calmo de gente rural e de marinheiros, robusto, equilibrado, intrépido — e ainda hoje continuada com a mesma tranquila obstinação. Atrasar-se-ia por mais de um século, provavelmente, o descobrimento do universo; mas nada, por esse facto, teria perdido a espécie humana; e nós, em vez de sermos uma sombra doida, fantasma desvairado nesta angustura de uma vida europeia sempre anémica, seríamos hoje uma nação robusta, a executar ainda e com mais recursos, mais sabedoria, mais bondade, a obra extensa e grandiosíssima, mas a várias luzes insensata — e tão sanguinosa, e tão estéril —, dos nossos antepassados do século XV.

Em resumo, as duas políticas nacionais, que reflectem para Oliveira Martins dois regimes de propriedade, resultam para Basílio Teles da incompatibilidade de duas «raças».

Eu, por minha parte, não creio nesta doutrina, pelos motivos que passo a expor.

Supõe a teoria, essencialmente, o nomadismo do homem do Sul. Ora, os vestígios das obras hidráulicas que datam do tempo dos Muçulmanos, no Alentejo, não nos levam a classificá-los como impróprios para a fixação. Eis aí, portanto, a primeira dificuldade. A segunda, é que é arriscado chamar semitas aos

muçulmanos que aqui vieram; árabes, pode dizer-se, quase os não houve entre os invasores; havia berberes — camitas, ao que se julga, da mesma raça que a gente ibérica: e, nesse caso, não há contraste de natureza rácica. A terceira, é que o movimento centralista, burguês, comerciante, não surge só no nosso país: é característico daquela época, pela extensão de toda a Europa, e devido a causas que são conhecidas e nada têm com dualismos de raças, que noutros países não existiam. A quarta, é que tudo nos leva a crer que havia um contraste no nosso país, mas de outra espécie; um contraste que não era rácico, mas psicológico e social; e que, sendo social, aparece também nos outros países: o dualismo do homem do campo e do homem da beira-mar; das elites do interior (nobres, guerreiras, rurais e conservadoras) e das elites das cidades marítimas — comerciantes, inquietas, cosmopolitas e progressivas. Em toda a parte, o comerciante do litoral e o fidalgo senhor da terra — representam interesses políticos e mentalidades que se contrapõem. Se o tempo de que disponho me permitisse minudenciar, citaria factos indubitativos, logo no princípio da nacionalidade (antes de ganho o Sul do País) daquele antagonismo (não rácico, e sim social) do senhor do campo e do mercador marítimo.

Parece-me, pois, que pouco peso devemos dar à teoria rácica de Basílio Teles. A hipótese que vos submeto é económico-social, como a doutrina de Oliveira Martins: mas difere dela sensivelmente.

Notemos que aqui, como em outros pontos, o economista em Oliveira Martins não está de acordo com o historiador. Este, levado pela fantasia, mostra na faina navegadora a expansão de perdulários exuberantíssimos, que sentiam, por isso mesmo, o apetite de gastar alhures o superlativo do seu vigor. O economista, pelo contrário, vê na obra das descobertas o triste recurso de uma gente magra, de uma grei famélica, de si escassa e privada de bens, forçada a fugir de uma terra ingrata e a ir moirando pelo mar fora. Sendo o escritor contraditório, acharei natural que um espírito crítico concorde com o que topa numa face dele, e se sinta em desacordo com a outra face.

A meu ver, o homem sem terra do Sul do País deu pessoal à expansão marítima: mas não esteve nele e na sua penúria a directiva da política do Transporte. O agente supremo e directivo da política do Transporte, ao que julgo, foi o burguês do litoral, tanto de aquém como de além-Tejo, e a nova fidalguia que dele saiu, de carácter traficante (incluindo na traficância a pirataria), e não sedentária e rural; foi, através dele, o espírito comercial-marítimo da alta finança de toda a Europa; porém,

o regime económico do Sul forneceu pessoal para essa faina, e mais um motivo para a prosseguirmos, concorrendo (ao que parece) para os efeitos desorganizadores da nossa política do mau capelo.

Poderá objectar-se que a minha hipótese, afinal, vem a ser de Oliveira Martins, visto que, se o Sul não desse a matéria humana, a expansão marítima se não faria.

Não creio válido este argumento: em primeiro lugar, o homem do Norte também navegou; e para irmos até a Índia de toda a Europa nos viriam homens, quantos quiséssemos, como nos vieram efectivamente.

Sumariando, e supondo que não erro muito: o desequilíbrio monstruoso da Circulação e da Produção, de que enferrou o nosso país — não deve ligar-se a diferenças de raças; e cumpria vê-lo sob outras faces, se lhe quiséssemos buscar a medição.

Como vos disse, acordados um dia da nossa quimera pelo golpe do Mouro em Alcácer-Quibir (a que se seguiu o do duque de Alba), os espíritos clarividentes reflexionaram no nosso caso, e deram balanço sistemático à política do Transporte. Todas as linhas fundamentais do nosso futuro pensar político se encontram traçadas, ao que suponho, em três publicistas do século XVII: Luís Mendes de Vasconcelos, o chantre Severim de Faria e Duarte Ribeiro de Macedo. Vou-vos dizer, das suas obras, aquilo que importa ao nosso tema.

Em 1608, Luís Mendes de Vasconcelos publicava os seus diálogos sobre *O Sítio de Lisboa*.

Não nos interessam neste momento os planos políticos de Luís Mendes pelo que respeita à capital, ao sítio de Lisboa. O importante na sua obra é o facto de constituir, além de uma sólida análise crítica da nossa empresa das conquistas, o primeiro plano sistemático da nova política da Fixação.

A ideia inicial dos Portugueses, ao descobrirem o caminho da Índia — diz Luís Mendes de Vasconcelos —, era apossarem-se do comércio; e essa ideia era boa e útil; depois, porém, adoptaram a da conquista (aquilo a que chamarei o albuquerqueismo): e nisso consistiu o erro enorme⁵. Do erro da conquista proveio a miséria de Portugal. Sobre esta base, e depois de um plano de organização das colónias e do comércio, propõe Luís Mendes de Vasconcelos o do fomento da metrópole, insistindo sobretudo no factor agricultura.

Vou reproduzir palavras suas:

Para a conservação da vida humana — diz ele — são necessários vestidos, comidas e armas; e assim diremos que estas coisas conservam as cidades e as repúblicas, com mais as leis, justiça, e prudência, e enfim virtude; das quais coisas agora não tratarei, porque pedem mais alta consideração que a prática presente. Digo agora que se nós não alcançámos com a conquista da Índia todas estas coisas, com as quais se conservam as repúblicas, que não foi útil tal conquista... A conquista da Índia não nos deu campos em que semeássemos nem apascentássemos o gado nem lavradores que cultivassem os nossos campos, antes nos tira os que nisto nos haviam de servir; porque, parte levados da cobiça, e parte pela necessidade da conquista, temos muito menos do que convém. E assim dizem os que nisto mais especulam que há agora muitas terras bravias que foram já cultivadas. E quando isto não seja, tivéramos menos matos, e muitas mais terras cultivadas, porque, não pondo a esperança nas coisas da Índia, ocuparam-se os homens nas que tinham de portas adentro; e o mesmo é nas mais artes. E não pode uma cidade e república ser grande e próspera senão quando for abundante em si mesma de todas as coisas necessárias.

É, como vedes, uma política de Fixação, de protecção e de fomento do trabalho nacional, exercido na metrópole, da «abundância em si mesma de todas as coisas necessárias». Fomentar a agricultura, fomentar a indústria; e, para o primeiro ponto, um plano de hidráulica que nas linhas gerais (a técnica de hoje não é a de então) conserva ainda nos nossos dias a mais perfeita actualidade.

Anos depois de Luís Mendes, em 1624, publicava Severim de Faria as suas *Notícias de Portugal*, das quais a primeira (que trata das causas e remédios do despovoamento do nosso país) é um plano de fomento mais completo que o precedente (o de Luís Mendes), porque, além do agrícola, inclui também o industrial.

A primeira causa do despovoamento (diz Faria) era a atracção que exercia a Índia; a segunda, a falta de indústrias estabelecidas em que se applicasse o nosso povo; a terceira, o arranjo agrário, quer dizer, o regime da propriedade que vigorava no Sul do reino.

Não falarei da primeira causa, por dois motivos: primeiro, porque perdeu a actualidade; e segundo, porque a refutou anos depois Duarte Ribeiro de Macedo, mostrando com exemplos dos outros povos que a população por si própria se recupera dos seus desfalques, quando é normal, e portanto sadia, a estrutura da sociedade; e além disso (reproduzo agora as palavras dele, Duarte Ribeiro de Macedo) «não sai da sua pátria, para viver nas alheias, quem tem na própria subsistência certa. As inun-

dações de gente, de que temos na história tantos exemplos, sucederam como as dos rios, que saem dos canais a alagar os campos — quando as águas não cabem no caminho natural, por onde iam. Quando os Godos, Vândalos, Suevos, e mais nações setentrionais passaram o Reno e o Danúbio, não deixaram desertas suas pátrias, antes tão povoadas como hoje as vemos. A Nova França, a Virgínia, e muitas ilhas que têm as colónias inglesas e francesas, não diminuem a povoação de França e de Inglaterra.»

Passemos pois à segunda causa, da qual diz Severim de Faria:

A segunda causa por que falta a gente deste reino é por não terem ofícios com que ganhem de comer por sua indústria. que é o meio que Deus deu para a sustentação de cada um; e como os homens não têm de que se sustentem, não se querem casar; e muitos com esta ocasião se fazem vadios, pedindo esmola pelas cidades e vilas homens e mulheres em tão grande número que pareçam exércitos; e a desculpa que dão para pedirem é dizerem que não acham em que trabalhar. Outros se passam a reinos estranhos principalmente para os de Castela, pela facilidade da vizinhança, onde antes da aclamação havia tantos portugueses que muitas pessoas afirmavam que a quarta parte dos moradores de Sevilha eram nascidos em Portugal, e que em muitas ruas daquela cidade se falava a nossa língua e não a castelhana. Quase o mesmo se podia dizer de Madrid; e por toda Castela-a-Velha e Estremadura é notório que os mais dos mecânicos eram naturais deste reino, os quais, por não terem cá em que trabalhar, iam lá ganhar sua vida.

Da terceira causa (o regime da propriedade) diz assim o illustre chantre:

A terceira causa por que falta a gente popular é por não terem neste reino terras que cultivem e de que possam tirar sua sustentação: porque a província de Entre Douro e Minho, e as mais até o Tejo, estão bastantemente povoadas, e não há nelas lugar para se fundarem novos povos, que possa cultivar a gente que cresce; e Alentejo, que pudera socorrer a esta falta (porque é quase tão espaçoso como o resto do reino) — como está todo dividido em herdades, e as mais delas muito grandes, nem se povoa, nem se cultiva. Porque, sendo as herdades de muitas folhas, ficam de ordinário as três partes delas por semear, faltando por esta causa os muitos frutos que se delas puderam colher, e a comodidade que puderam dar a tantos homens, que não acham lugar onde fazer um recolhimento em que se metam; e por isso se embarca tanta gente para fora da barra, obrigando-os a necessidade a ir buscar terras em que vivam a outras partes do mundo, pois lhe faltam em sua própria pátria.

Aí temos, pois, as duas causas verdadeiras do despovoamento de Portugal. Qual o remédio de cada uma? Qual a maneira

de as contrariar, para que se obtenha, finalmente, a fixação e estabilidade da população e da economia?

Responde Severim de Faria: criar indústrias nacionais e colonizar o Alentejo.

Como se criam essas indústrias? Dificultando, primeiro, a saída de matérias-primas, para que sejam laboradas em Portugal (a actualidade deste conselho é demonstrada, por exemplo, pelo que sucede com as cortiças e com os nossos minérios); depois (repito as palavras de Severim de Faria) «com trazer oficiais excelentes de outras províncias» (quer dizer, do estrangeiro) «e dar-lhes salário e comodidades, e com favorecer os bons engenhos, e estimar as invenções e as obras que participam do singular e do raro, e com sinalar prémios à perfeição e à excelência»; e enfim, com introduzir no País a maquinaria mais perfeita. Tal é a doutrina do nosso autor.

A par do fomento industrial, quer ele o fomento da agricultura, e a difusão no Alentejo da pequena propriedade.

Eis as palavras do economista:

Pois por este meio das colónias teve a povoação do reino princípio, não se lhe pode buscar outro mais próprio nem mais fácil para se povoar — principalmente Alentejo, que, com ser quase tanta terra como a restante de Portugal, está quase deserto e com muito poucas vilas e lugares. A razão é por estar todo Alentejo dividido em herdades, das quais os lavradores não são senhores mas somente arrendadores... Donde vem estar agora esta província tão despovoada, sendo assim que em tempo dos Romanos tinha mais lugares que as outras da Lusitânia. Pelo que para a povoarem não será necessário haver força, porque, se derem aos homens terras e algum modo de cómodo para o princípio, de sua vontade haverá muitos que folguem de se vir viver a estes novos lugares.

Duas objecções se podem apontar contra este meio — continua o nosso autor —: a primeira é ser a terra de Alentejo de charneca areenta e estéril; a segunda, que é falta de águas, sem as quais não pode haver povoação. Porém, ambas estas dificuldades têm fácil resposta.

A primeira se responde negando ser todo Alentejo de terra infrutífera e de charneca, porque a maior parte desta província é de terra muito fértil e abundante; e a parte que tem charneca não é toda de ruim terra; antes parte dela é terra boa... E quanto à segunda objecção que se diz de Alentejo — que não tem fontes — não faz ao caso: porque se podem abrir muito bons poços, e não é novo beberem deles cidades e povoações muito nobres.

Tal é, em resumo, a doutrina de Severim de Faria.

A parte do seu plano que se refere às indústrias foi desenvolvida mais tarde, em 1675, por Duarte Ribeiro de Macedo.

É deste o *Discurso sobre a Introdução das Artes neste Reino*, de que logo no princípio vos falei.

Parte ele do problema da balança do comércio. Importava Portugal muitíssimo mais do que exportava e, apesar das proibições, o ouro saía caudalosamente. Porquê? Porque não tínhamos produção alguma (na minha nomenclatura: porque não fixávamos em empregos cá — e para elevação do povinho — a riqueza provinda de longes terras). Veja cada um a nossa incúria, diz Ribeiro de Macedo, pelo que passa consigo próprio. Qual há de nós que traga em si (pergunta ele) coisa feita em Portugal? E responde: «Acharemos (e não ainda todos nós) que só o pano de linho e os sapatos são obras nossas». Qual o remédio? A introdução das artes; — ou, como diríamos hoje, a implantação de indústrias novas, a protecção e o fomento do trabalho nacional.

Para o ponto de vista em que nos colocámos, o mais interessante desta obra é a polémica de Macedo contra a política do Transporte, e a afirmação da necessidade de uma elite directriz. Vou repetir-vos, agora, as próprias palavras do nosso autor:

O primeiro inconveniente que se considera, e que é comum entre os nossos ministros, é dizer que, «se introduzirmos as artes, não terão saída as nossas drogas» (isto é, os produtos ultramarinos) «que aqui buscam os estrangeiros a troco das suas manufacturas; e perderemos as Conquistas, que só com a saída delas se conservam, e a Fazenda Real o direito das alfândegas. E anda tão respeitada esta razão que se tem por odiosa a prática de introduzir as artes na opinião de alguns, e perigosa na opinião de muitos.

Isto posto, refuta o autor metodicamente as sofisticadas razões da política do Transporte, e mostra como (palavras suas) «todas as nações bem governadas procuram ter abundância de artes, sem que nenhuma se receie do dano de que as artes lhes serão contrárias ao seu comércio».

Temer as indústrias por malélicas ao comércio; matar a Produção para proveito da Circulação: eis a que chegou, entre nós, o delírio do Transporte.

Pretende Macedo, pelo contrário, que foi o abuso do Transporte que matou a Produção.

Por causa da expansão ultramarina, diz ele, passámos a precisar de mais objectos do que podíamos fabricar: e estabeleceu-se desta forma uma corrente de importações, que foi matando, passo a passo, as indústrias nacionais. Pelas próprias palavras de Macedo, «foi insensivelmente faltando o gasto a todos os géneros que se fabricavam em Espanha, e por consequência perdendo-se os artífices, porque não podiam fabricar o que se não gastava; e todos se passaram às Índias a buscar outro modo

de vida. Não se reparou neste dano, que pudera ter fácil remédio no princípio; e ficou Espanha sem artes e sem os muitos homens que das fábricas e uso delas se alimentavam, e dando às nações estrangeiras, pelas roupas, todo o ouro e prata que navegava das Índias».

A política do Transporte, portanto, arruinou-nos a Produção; mas não só isso: a política do Transporte, a persistir (afirma Ribeiro de Macedo), fará que o proveito das colónias seja todo dos estrangeiros. Vamos ouvi-lo:

A nação portuguesa, não cabendo nos limites deste reino, saiu a conquistar e descobrir o mundo, primeiro em África, e depois na Ásia e na América. Nesta última parte possui 800 léguas de costa, que achámos inculca e bárbara, mas sem dúvida a mais fértil e rica parte do mundo. Nela temos várias colónias, onde em poucos anos de paz cresceram em número de habitantes; e ao mesmo passo que cresceram, necessitaram de todo o género de roupas e manufacturas da Europa, dando a troco tudo o que a cultura tem até agora descoberto, e todas as riquezas que o tempo e a indústria podem descobrir. Se as obras de que necessitarem forem estrangeiras, será dos estrangeiros a utilidade que a nossa indústria descobrir nelas e nosso trabalho cultivar, e viremos a ser no Brasil uns feitores das nações de Europa — como são os Castelhanos, que para elas tiram das entranhas da terra o ouro e a prata... A introdução das artes há-de obrar que sejamos senhores úteis do Brasil; e a falta delas, que seja das nações de Europa o domínio útil daquele Estado.

Sublinhemos, de passagem, a actualidade destas palavras, e consideremos a segunda ideia: a necessidade da existência de uma elite directriz.

Sem impulsão, protecção e direcção educativa, sem o metódico esforço de um bom escol de dirigentes — as indústrias não podem nascer. A vadiagem (que hoje se traduz em guerra interior e na plethora de funcionalismo, tanto civil como militar, e este último principalmente) é para Ribeiro de Macedo a consequência necessária dessa falta de direcção. «Há entre nós muitos ociosos só por não terem em que trabalhar, e que poderão por isso responder, a quem lhes condenar a ociosidade, como os obreiros do Evangelho: *nemo nos conducit.*»

Ora, com a ideia dessa elite relaciona o nosso autor a da reforma dos estudos, citando como exemplo a cidade de Paris:

A riqueza e grandeza de Paris procedeu de ser Universidade de toda a Europa. As ciências, as artes liberais e mecánicas, se ensinam e otram em Paris com tanta perfeição, que nos colégios e academias estudam e aprendem 2000 cavalheiros das nações vizinhas, entre os quais, comumente, príncipes de casas soberanas.

Os três autores de que falei — Luís Mendes de Vasconcelos, o chantre Severim de Faria e Duarte Ribeiro de Macedo — dão-nos as linhas essenciais do pensamento português, pelo que respeita à economia e à política da Fixação, no século de Seiscentos. Em Luís Mendes, como vimos, é a fixação pela agricultura; em Severim de Faria, pela agricultura e pela indústria; e em Ribeiro de Macedo, finalmente, aparece desenvolvido o aspecto industrial.

Não foi necessário pôr por obra o pensamento destes três homens. Porquê? Porque passados uns vinte anos sobre o escrito de Macedo — saía-nos a sorte grande: descobriam-se, enfim, as minas do Brasil. Descoberta cujo mau aproveitamento um António Vieira tão bem previu.

No entanto, os espíritos superiores percebiam muito bem que a riqueza ultramarina, sem uma base metropolitana, sem actividade criadora e organizadora em Portugal — pervertia, amolentava, emparasitava o velho reino: e assim o vemos manifestado nos pensadores do seguinte século, desde os Gusmões, os Luíses da Cunha, até a plêiade de economistas da Academia das Ciências.

Não me é possível neste momento (seria longo) a análise desses trabalhos dos economistas académicos. O que sobretudo caracteriza as *Memórias Económicas*, publicadas pela Academia, é, em primeiro lugar, a preponderância da agricultura, conforme às tendências daquela época; e, depois, o serem uma obra de naturalistas — um estudo físico, botânico, mineralógico, dos problemas especiais da economia nacional.

Esse esforço, infelizmente, morreu também (sendo certo, todavia, que se não poderia obter grande efeito sem uma prévia libertação do pobre agrícola) quando se lançaram dos Pirenéus — rolando, varrendo, dispersando tudo — os exércitos de Napoleão. Passada a fúria, revolvida a terra, ficava nesta por toda parte a sementeira das revoluções; e de aí saiu, em 22, a independência do Brasil.

A independência do Brasil, para Portugal, era a fome; era a necessidade de desenvolver enfim a nossa riqueza metropolitana, desoprimindo o agricultor das servidões que o asfixiavam: tal foi a obra, como sabeis, que empreendeu o Mouzinho da Silveira — o maior estadista do nosso país, o mestre cuja obra nos cumprirá prosseguir, *fazendo o necessário para libertar o campónio dos vários parasitas que o ainda afligem*. A par, porém, dessa obra negativa e importantíssima: destruir as servidões que aperreavam o trabalho — cumpria uma obra positiva, para que entrássemos a valer na política da Fixação: depois de

o libertar, impunha-se o fomentar o trabalho nacional. Algo se fez nesse sentido, com resultados de algum alcance; mas saiu-se logo de tal caminho, quando se impôs no meado do século o sistema do fontismo — com o exagero livre-cambista, com o sacrifício do homem do campo aos novos magnates da burguesia nova, com o delírio dos grandes empréstimos, com a festança do Negocismo Alto que contratava a construção das linhas férreas, com o unilateralismo da Circulação. A política do Transporte triunfava inteiramente, pela terceira vez na nossa história, sob uma forma característica, que é a das Obras Públicas e dos Empréstimos. Estes, tomados a pretexto dos Transportes, serviam para manter o comunitarismo do Estado e o maior domínio desse Negocismo Alto sobre um povo explorado e miserável. Foram um meio, portanto, de adiar a obra de remodelação profunda, de sofismar a ideia emancipadora do humaníssimo Mouzinho da Silveira. Três homens, neste meio século, se levantaram contra o sofisma com mais vigor e intrepidez: Herculano, Oliveira Martins, Basílio Teles; três apóstolos contumazes da nossa faina produtora, da busca de empregos na metrópole, de uma humana política de Fixação. Ouçamos Oliveira Martins:

Quando nós em Portugal acordámos para a vida económica, despertou-nos do nosso sono histórico o silvo agudo da locomotiva; e, estonteados por ele, supusemos que todo o progresso económico estava em construir estradas e caminhos de ferro. Esquecemos todo o resto. Não pensámos que as facilidades da viação, se favoreciam a corrente de saída dos produtos indígenas, favoreciam igualmente a corrente de entrada dos forasteiros, determinando internacionalmente condições de concorrência para que não estávamos preparados e para que não soubemos preparar-nos. Como exemplo, apenas, eu pergunto se porventura a situação dos nossos cultivadores de cereais seria a mesma que hoje é, caso não houvesse caminhos de ferro para levarem quase de graça a toda a parte as farinhas produzidas em Lisboa com os trigos estrangeiros. Isto não é condenar os caminhos de ferro; seria absurdo; é condenar apenas a falta de instituições económicas indispensáveis à concorrência com nações de outro modo instrumentadas.

Com relação à economia interna do País, pensamos que os progressos da viação aumentam, sim, o valor dos produtos das regiões prósperas: mas que não podem criar produção aí onde causas de ordem superior o impedem. Pensamos que em tais regiões as facilidades do trânsito se tornam até antieconómicas, pois, estabelecendo a média dos preços combinadamente com os centros de população onde eles são mais elevados, encarecem a vida local, sem por outro lado lhe darem novo alento, antes pelo contrário facilitando e fomentando o absentismo e a despovoação dos campos pelas grandes cidades, moléstia fatal dos tempos antigos e que nos modernos já é declarada no Centro da Europa.

O caminho de ferro (lembremo-nos bem) é um instrumento de uma energia incomparável sem dúvida, mas é um instrumento apenas. Aplicado a um organismo são e capaz de o suportar, avigora-o; aplicado, porém, a um organismo depauperado extenua-o.

Pelos caminhos de ferro esquecemos a terra, mãe omnípara de toda a riqueza; tratámos do instrumento, abandonando a matéria-prima; olhámos para as obras, sem olhar para a fazenda. Por isso hoje vemos a lavoura em crise e a usura florescendo onde as searas floresciam antes.

Assim escreve Oliveira Martins; e o que estais pensando das nossas pessoas⁷ sei-o eu agora perfeitissimamente, e di-lo uma frase do mesmo Martins: «a natureza do homem é ser fraco, mas portador de um pensamento que é, por essência, forte». Somos os fracos portadores de um pensamento que vem de longe: pensamento grande, que já foi de grandes; pensamento forte, que já foi de fortes. Somos a última, pequenina vaga, da série de vagas de alterosa crista — e algumas delas alterosíssimas — que se têm seguido por três séculos, e desde a batalha de Alcácer-Quibir, persistentes e clamorosas, gemedoras e amarguradas, a baterem sempre com seu brado inútil nos duros rochedos insensíveis da consciência nacional. Não cessa a onda, o bramir não pára: e não diremos que a continuidade, não diremos que a persistência destes brados, a identidade da expressão sonora na própria variedade das ondulações que bramam (nos dias pacíficos e nos dias bélicos, nas manhãs de sol e nas noites lóbregas, nas vagas pequeninas e nas vagas grandes) é a garantia mais perfeita da sua justeza e da sua força?

Sim, o homem é fraco — e o pensamento é forte. Mas desse forte pensamento, dessa água que corre há séculos e há-de abalar os rochedos duros — que conclusões tiraremos nós para o outro problema que me diz respeito, o problema da educação? Tiraremos, primeiramente, a dos fins revolucionários da escola pública; e depois, que por si só a reforma da escola será insuficiente para nos reformar. Diz-se, como sabeis, que estamos sofrendo de uma crise moral. Moral? Não o creio. *Social*, sim; digamos *social* e diremos justo. Crise de injustiça e de desumanidade. Crise difícil de resolver, porque a acompanha, por desgraça, a crise das crises para quem está em crise, que é a *crise intelectual*. Santificai os portugueses todos — e a nossa crise persistirá: porque, repito, é uma crise de formação social. Por mais santos que os Portugueses fossem, ver-se-iam *forçados* em grande número a serem nocivos como cidadãos — a *receberem* mais do que podem *dar*. Os fins nacionais da escola pública, por isso mesmo, hão-de ser o de emancipar o nosso agrícola e o de infun-

dir nos mancebos de hoje a capacidade para as funções *usuais* (e sobretudo para as produtoras, que são a indústria e a agricultura) em prejuízo das *liberais*: de serem assim os instrumentos da política da Fixação. Mas não creiamos que os nossos rapazes, por muita dose de iniciativa, de independência, de capacidade, de saber prático e industrioso que lhes possa inculcar a futura escola — lograrão, por si sós, mudar as coisas do nosso país, abrir as fontes de actividade que se encontram fechadas em Portugal; que alcançarão, por si sós, evitar a entrada no funcionalismo, único caminho para que se sentem levados pela estrutura social da nossa gente; que poderão, por si sós, criar «artes e ofícios novos com que ganhem de comer por sua indústria», segundo a frase de Severim de Faria: pois que (repetindo pela terceira vez o *leitmotiv* do velho Macedo) «há entre nós muitos ociosos só por não terem em que trabalhar, e que poderão por isso responder, a quem lhes condenar a ociosidade, como os obreiros do Evangelho: *nemo nos conducit*».

Nemo nos conducit. Ninguém nos dirige em Portugal; ninguém ajuda o nosso povo a libertar-se dos obstáculos que o estão oprimindo. Todos se entretêm com as guerras de frases das panaceias político-institucionais (se há-de ser Monarquia, se há-de ser República, se há-de haver Parlamento, se se há-de seguir o Maurras), e ninguém nos proporciona na vida económica os meios indispensáveis à criação — naquela dose, pelo menos, que imperiosamente se nos faz mister. Não o faz a lei, que não auxilia o campónio; nem a hidráulica, que não dá a água; nem o banco, que não democratiza o crédito; nem a engenharia, que não dá a força. Ninguém conduz, ninguém ensina. Não o faz o douto, que é só abstracto; nem o deputado, que discursa à toa; nem o proprietário — que não é o mestre, o chefe, o protector activo do camponês, mas não raro um senhorio que lhe arranca a pele; e correm as águas perdulariamente, sem mais fazerem que cantar nos seixos, ou irem espelhando nos cristais fugazes as franças tristonhas dos salgueirais. *Nemo nos conducit*: não abre ninguém os campos de acção. Cumpre que amanhã a juventude nossa não venha a esbarrar nesta frase triste: *nemo nos conducit*; cumpre por isso que nos unamos todos para iniciar a política da Fixação. O intuito real dos projectos de lei do Sr. Ministro Ezequiel de Campos não é demagógico, como se quis dizer: são eles antes filhos de uma alta ideia, e visam uma básica necessidade da economia do País: tendem ao desejo e aspiração constante, miram ao ditame e ao clamor uníssono de três séculos inteiros do pensamento pátrio. Surja um escol verdadeiramente democrático,

verdadeiramente humano, uma elite para nos pôr por obra a emancipação económica do homem do campo, a colonização interna e a irrigação, a energia eléctrica sem busca de lucro, a organização democrática e cooperativista do crédito, a escola do trabalho essencialmente activa (em suma: fixar a população e a riqueza, proporcionar meios de trabalho e ensinar a gente a trabalhar, a ser criadora e verdadeiramente livre) e teremos a impressão de que os próprios mortos nos virão agradecer de os ter ouvido; e poderemos dizer-lhes com alacridade, e poderemos afirmar com justo orgulho — que deparámos finalmente uma companhia de pilotos, e que é ela agora quem nos marca o rumo, quem nos dá trabalho, quem nos conduz: *Conducit* ⁹.

(Conferência pronunciada em Lisboa em Janeiro de 1925)

Ensaio, t. II, 2.^a ed., pp. 85-122.