

Nas origens da rede telegráfica imperial portuguesa

Rede de cabos submarinos que tocam nos portos portugueses da costa ocidental de África, 1939, acervo iconográfico da FPC. ↘

Este trabalho apresenta a evolução do serviço telegráfico entre o continente, as ilhas adjacentes e as colónias no período entre 1935 e 1941. Neste ano, a fixação da taxa telegráfica imperial foi fundamental para melhorar as comunicações entre todos os territórios nacionais.

Os cabos submarinos em Portugal na década de 30

Os cabos submarinos que amarravam na costa portuguesa destinavam-se a encaminhar o tráfego telegráfico nacional no triângulo CAM (Continente-Açores-Madeira), entre as colónias e o continente e para os outros continentes e a fazer trânsito para amplificação do sinal que seguia depois para lugares distantes. Eram explorados por diversas companhias estrangeiras. Os contratos datavam do fim do século XIX e início do século XX, excepto o da Italcable, cujo serviço fora inaugurado em Dezembro de 1929, para explorar as ligações europeias, em conjunto com a DAT e com a CPQ.

A situação em 1937 era a seguinte: [mapa da página seguinte]

No perímetro CAM operavam as seguintes companhias concessionárias:

- > Cable and Wireless L.^{da} (CWL – inglesa)
- > Italcable (ITAC – italiana)
- > Deutsch Atlantische Telegraphen Gesellschaft (DAT – alemã)
- > Compagnie Française de Cables Télégraphiques (CPQ – francesa)
- > Commercial Cable Company (CCC – americana)
- > Western Union Telegraph Company (WUT – americana)

Nas colónias africanas amarravam cabos das seguintes companhias:

- > Eastern Telegraph Company
- > West African Telegraph Company
- > Eastern and South African Telegraph Company

- > African Direct Telegraph Company
- > Western Telegraph Company
- > Europe and Azores Telegraph Company
- > C^a Italiana del Cavi Telegrafici Sottomarini
- > Societé Anonime Belge de Cables Télégraphiques

As companhias West African Telegraph Company, Eastern Telegraph Company, Eastern and South African Telegraph Company e Europe and Azores Telegraph Company pertenciam ao grupo CWL (Cable and Wireless), que explorava as comunicações dentro do perímetro CAM para as colónias portuguesas de África, para a Índia e para Macau (via Hong-Kong). Estas ligações completavam-se via rádio usando estações portuguesas para que o sinal atingisse o seu destino no interior das colónias.

Os preços das comunicações telegráficas das colónias com a metrô-

Quadro 1

Montantes pagos por Portugal às companhias de cabo submarino pelo tráfego nacional (por palavra, em cêntimos franco ouro)*

	Ligação entre		
	Continente	Açores	Madeira
Angola	3,875	4,450	3,875
Cabo Verde	1,500	2,075	1,500
Guiné	2,275	2,850	2,275
S. Tomé	3,375	3,950	3,375
Moçambique	1,650	2,150	2,120
Índia	1,470	1,620	1,520
Macau	3,400	3,670	3,820
Tímor	3,900	4,075	4,225

*O custo da comunicação pago pelo público era igual a este valor mais um adicional para pagamento da ligação terminal.

Alfredo Vaz Pinto, retrato a óleo de Henrique Medina. 31

Quadro 2

Taxas de trânsito que Portugal recebia das companhias inglesas

Ligação/destino	Taxa (cêntimos franco ouro)
Para América do Norte	5
Para América do Sul	20
Para África do Sul	7
América do Norte - América do Sul	20
América do Norte - África do Sul	12

*1 franco ouro equivale a 7530.

pole e no triângulo CAM eram muito elevados e tornavam-se proibitivos nas ligações entre as várias colónias e destas para o estrangeiro, pois vigorava a tarifa com base na distância. [quadros 1 e 2]

No respeitante ao trânsito do Atlântico Norte (amarrações em Lisboa e nos Açores), existiam contratos com outras companhias (ITAC, DAT e WUT) que haviam fixado a partir de 1934 as taxas de trânsito em valores degressivos (5-4-2-0) consoante o volume do trânsito². Entretanto Portugal verificara que este regime não lhe era conveniente e pretendia uniformizar estas taxas em 4 cêntimos³. As restantes companhias, inglesas e outras, queriam usufruir também do sistema de taxa degressiva.

A tecnologia rádio que se vinha desenvolvendo desde o início do século, sofrera uma evolução significativa no final dos anos 20 com a aplicação da onda curta aos «Beam systems». Estes sistemas, com custo reduzido, permitiam já que a transmissão via rádio se tornasse um meio alternativo económico e igualmente fiável.

No início da década de 1930, a Inglaterra instalou na ilha de Ascensão, a 1400 km da ilha de Santa Helena⁴, uma estação rádio potente que passou a ser usada pelas companhias de cabos submarinos inglesas para desviar o tráfego, o que vinha reduzindo a partir de então o

volume do tráfego em trânsito que, de Cabo Verde, seguia para Santa Helena.

O contencioso Governo-Companhias em 1937

Por isso, desde 1932 que se vinha verificando uma redução progressiva na receita das taxas de trânsito pagas pelas companhias de cabos submarinos a Portugal [quadro 3]. Para compensar as reduções verificadas em anos anteriores, já em 1935 havia sido decretado que se cobrasse às companhias inglesas um rendimento mínimo de 175 000 francos ouro pelo tráfego que transitava em S. Vicente para Santa Helena, cujos destinos eram a Cidade do Cabo e o Oriente. O governo português, que não tinha qualquer forma de verificar a exactidão do volume de tráfego em trânsito, calculava as receitas a receber com base em elementos de tráfego fornecidos pelas companhias. Couto dos Santos e Alfredo Vaz Pinto (à data ainda administrador dos CTT) efectuaram em Março de 1937 uma análise da situação⁵. Boa parte do problema tinha origem na redução de receitas que se devia ao reencaminhamento do tráfego por via radioeléctrica ou outra, dado que era cobrado um valor excessivo de taxas de trânsito, comparativamente com o custo se se optasse pela via alternati-

Quadro 3

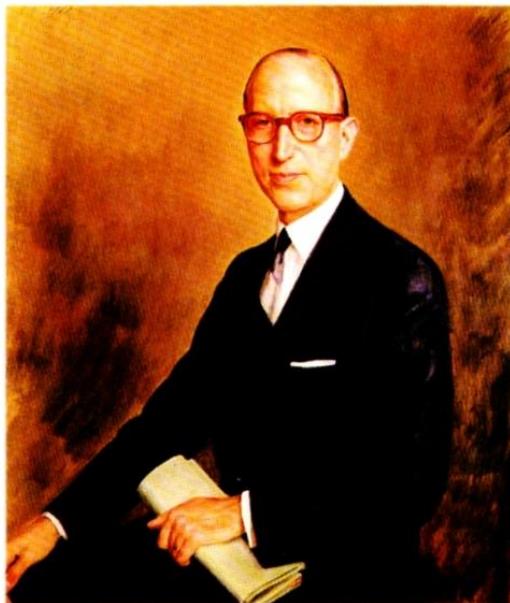
Reduções das receitas das taxas de trânsito (1932-1935)

Trânsito	Companhias	% para a receita total	%Redução 1932-35	%Redução 1934-35
Açores	Eastern e Imperial	30	27,6	20,7
São Vicente	Western	50	29,8	21,5
São Vicente (via Santa Helena)	Western	20	49,5	32,8
Total		100	33,4	23,4

va do rádio. Além desta, colocava-se outra questão. A divisão dos proveitos era a seguinte: 75% do total das receitas das taxas de trânsito revertiam para o Ministério das Colónias⁶ e 25% para a Administração dos CTT (AGCT). O Ministério das Colónias exigia que lhe fossem pagas directamente as quantias que lhe diziam respeito, pelo que as companhias eram obrigadas a reduzir as mesmas em todos os mapas mensais que serviam de base às contas com a AGCT, onde entravam também o movimento telegráfico trocado entre a metrópole e as colónias. Devido a esta forma de proceder, nunca eram consideradas as quantias totais pagas ao Estado português e podiam passar despercebidas diferenças como a verificada no tráfego de Santa Helena em 1935. As negociações com as companhias deviam incidir sobre a totalidade de verbas pagas ao Estado português.

A atribuição a uma única entidade da liquidação das contas com as companhias e a fixação de uma relação simples para a partição das receitas com os dois serviços interessados (ADGC e Colónias) seria da maior vantagem para todos.

A divisão na partição de receitas actual, cerca de 50% para a ADGC e 50% para as colónias, devia ser mantida. Tudo indicava que, uma vez fixados os novos quantitativos das taxas, estas iriam liquidar os débitos respectivos nas contas que as colónias mensalmente organizavam com a ADGC.



Couto dos Santos e Vaz Pinto defendiam que as negociações das taxas de trânsito e das taxas telegráficas pagas por Portugal às companhias pelo serviço para as ilhas adjacentes e colónias fossem simultâneas. Diziam ainda que só se podia obter uma solução satisfatória por negociação directa com as diversas companhias, pois existiam

contratos dispersos, assinados com as diversas companhias em épocas diferentes. Concretizando, estimavam que no tráfego da América do Sul se registara em 1935 um desvio de cerca de um milhão de palavras, correspondendo a uma redução de 200 000 francos ouro nas taxas de trânsito. Outro tanto, no mínimo, teria sido desviado em 1936. Referiam ter conhecimento que se projectava uma ampliação para as instalações de rádio na ilha de Ascensão cujo encargo anual (instalação e exploração) seria de 400 contos, admitindo um período de amortização de 30 anos e uma taxa de juro de 4% ao ano. As instalações que estavam já em funcionamento haviam constituído um encargo idêntico. Quando as duas vias estivessem montadas, poderiam desviar em conjunto

4 milhões de palavras/ano. Os cabos que tocavam em São Vicente passariam a ser apenas usados como via de recurso nos casos em que as ligações radioeléctricas da ilha de Ascensão não fossem suficientes e o mesmo sucederia aos que, provenientes de Cabo Verde, amarravam em território metropolitano.

Os dois dirigentes entendiam que qualquer solução se devia basear numa redução das taxas de trânsito, diferenciada conforme o seu destino ou local de trânsito. Assim, o tráfego via Santa Helena com trânsito em São Vicente, que tinha uma garantia de rendimento mínimo de 175 000 francos ouro desde 1935 para compensar o baixo rendimento até esse ano, não devia ter redução, pois já era mais barato (7 centimos franco ouro/palavra) do que o restante (20 centimos franco ouro/palavra). As reduções deviam incidir ainda sobre o tráfego para a América do Sul que estava sujeito a duplicação de taxas.

No caso de uma redução global, Portugal veria reduzida a receita de outro tráfego, como o da América do Norte, que nada tinha a ver com as instalações de rádio da ilha de Ascensão e que as companhias não sentiam necessidade de desviar. Esperavam também que a redução efectiva dos ganhos fosse compensada por um aumento no volume do trânsito, pois o tráfego anteriormente desviado regressaria aos territórios portugueses. Por isso propunham que:

- Se iniciassem negociações com cada companhia incidindo sobre a totalidade de verbas pagas ao Estado português.
- Fosse atribuída a uma única entidade a liquidação das contas com as companhias.



- Fosse estabelecida uma relação simples para a partição pelos dois serviços interessados nas receitas do trânsito.
 - Se mantivesse a divisão na partição de receitas actual, cerca de 50% para a ADGC e de 50% para as colónias.
- Na sequência deste relatório, a proposta dos dois dirigentes foi aceite.

Primeira comissão

Devido a continuarem a verificar-se reduções na receita das taxas de trânsito, foi nomeada, em 24 de Abril de 1937, uma comissão mista com elementos dos CTT e das companhias concessionárias dos cabos submarinos para encontrar uma solução para o problema.

Quadro 4

Valores propostos para a taxa de trânsito (1ª comissão)

Ligação/destino	Taxa de trânsito actual	Valor proposto pelos ingleses	Valor proposto pelos portugueses
América do Norte	5	4	4
Para América do Sul	20	8	9
Para África do Sul	7	8	8
América do Norte - América do Sul	20	8	-
América do Norte - África do Sul	12	8	-

Nota: Valores em centimos de franco ouro/palavra. 1 franco ouro valia à data 7530.

✓ Couto dos Santos a discursar, acervo iconográfico da FPC.

Quadro 5

Taxas dos telegramas trocados em território português (a receber pelas companhias)

	Valor actual - ligação entre:			Proposta de Portugal	Proposta das companhias
	Continente	Açores	Madeira		
Angola	3,875	4,450	3,875	1,50	2,05
Cabo Verde	1,500	2,075	1,500	0,75	1,50
Guiné	2,275	2,850	2,275	1,00	1,80
S. Tomé	3,375	3,950	3,375	1,50	2,55
Moçambique	1,650	2,150	2,120	1,00	1,40
Índia	1,470	1,620	1,520	0,75	1,10
Macau	3,400	3,670	3,820	1,50	2,15
Timor	3,900	4,075	4,225	1,50	2,75

Nota: Valores em céntimos de franco ouro/palavra

Os trabalhos iniciaram-se de imediato e concluíram-se no final desse ano.

Existiam, à partida, duas propostas diferentes, a das companhias e a do governo.[quadros 4 e 5]

As companhias pretendiam:

- A eliminação da garantia de tráfego mínimo de 175 000 francos ouro, correspondente ao tráfego de Santa Helena, cujo reenca-minhamento não podiam garantir.
- A fixação das taxas de serviço telegráfico para o triângulo CAM em 3\$00, com 20% para as terminais portuguesas.
- A fixação das taxas de serviço telegráfico para as colónias em valores ligeiramente mais baixos que as taxas em vigor.
- Que os valores das taxas de trânsito fossem os da sua proposta (conhecidos pela «fórmula 4/8»).

O governo impunha as condições:

- Que os valores das taxas de trânsito fossem conforme a sua proposta.
- A garantia de reenca-minhamento do tráfego de e para a América do Sul, via São Vicente.
- A garantia de Santa Helena reduzida para 125 000 francos ouro.
- A fixação das taxas telegráficas no triângulo CAM no valor de 1\$60 para as companhias e \$40 para as ligações terminais portuguesas.
- A redução das taxas dos telegramas trocados em território português. A taxa para o público seria acrescida das taxas terminais, 5 céntimos no continente e 15 céntimos nas colónias, e das taxas dos trânsitos quando atravessassem territórios estrangeiros.

Para aceitar a «fórmula 4/8», Portugal exigia que as companhias con-

cordassem com as outras condições. Na argumentação foram usados mapas mostrando valores de taxas telegráficas inferiores às propostas, já praticados pelos ingleses para territórios seus, próximos das colónias portuguesas.

A Portugal interessava a ligação por cabo submarino para todas as colónias e orientou as negociações com este objectivo. As companhias apenas pretendiam manter os «portos» onde faziam trânsito. Este processo constituiu o primeiro passo para a aproximação virtual entre todo o território, que viria a ser concretizada em 1941 com a «taxa única imperial».

gráfico 1
Tráfego originado, terminado e total/colónia
1º e 2º semestre de 1938
número de palavras

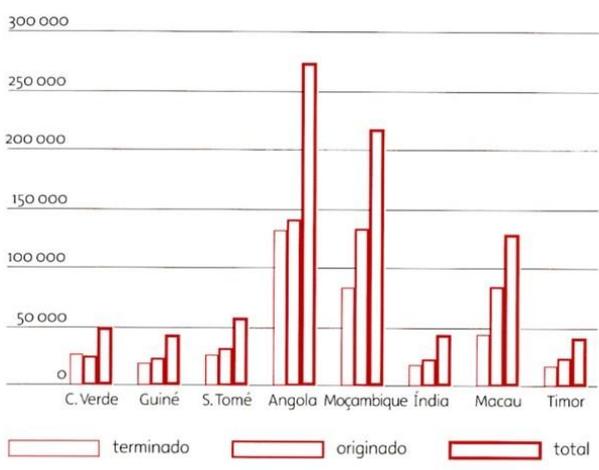
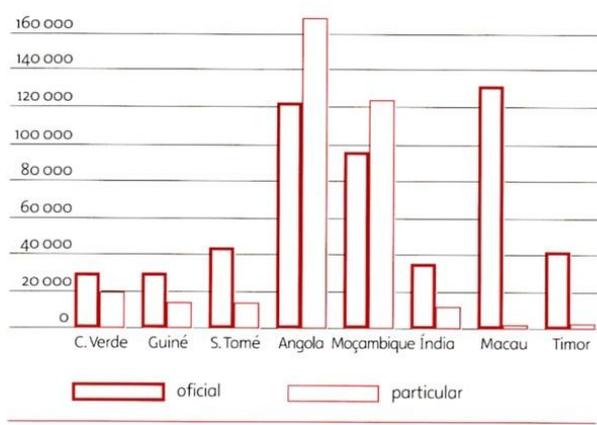


gráfico 2
Tráfego oficial e particular/colónia
2º semestre de 1937 e 1º semestre de 1938
número de palavras



O tráfego colonial

Os gráficos 1 e 2 mostram as características do tráfego colonial de então:

- > Excepto em Cabo Verde, o tráfego «originado» nas colónias era superior ao «terminado».
- > O tráfego oficial excedia sempre o tráfego particular, excepto em Angola e Moçambique. A diferença entre um e outro crescia nas colónias mais distantes, cujas tarifas eram mais elevadas. O tráfego oficial era transmitido pelas infra-estruturas da Marinha em Monsanto. No total, em cerca de 820 000 palavras, 520 000 correspondiam a tráfego oficial. A CPRM alegava que algumas comunicações particulares usavam esta via indevidamente. Este

problema só se veio a resolver em 1941, com a redução de tarifas e a criação da Rede Imperial.

O acordo

O Relatório final da primeira Comissão⁷ - «Taxas de trânsito dos Cabos submarinos» avalia as consequências económicas das reduções das taxas de trânsito e das tarifas telegráficas, admitindo que o tráfego se manteria constante. [quadros 6 e 7]

Com a redução das tarifas, seria provável haver um aumento de tráfego, o que minimizaria o prejuízo. Os encargos resultantes para o Estado seriam suportados em partes iguais pelos CTT e pelas colónias,

no respeitante a estas, e apenas pelos CTT, na parcela dos Açores e da Madeira.

O processo foi aprovado e o novo acordo começou a vigorar em 1 de Janeiro de 1938, com os valores de «taxa futura»⁸. Ao abrigo do novo regime tarifário, as outras companhias de cabos e de rádio e a CPRM foram forçadas a reduzir também as suas tarifas. O gráfico 3 compara os valores das taxas telegráficas e das receitas para o Estado e para as companhias antes e depois do novo acordo.

A situação em 1939

A nível internacional, havia concorrência entre as companhias de

Quadro 6

Volume de tráfego, alteração de taxas e balanço anual da alteração (Entre Continente, Açores e Madeira)

Número de palavras/ano		Taxa actual	Taxa Futura	Redução/palavra	Redução/ano
Açores-Madeira					
Para: 1 387	Companhia	7\$400	1\$60	5\$800 (68%)	18 000\$00
De: 1 716	Estado	2\$775	0\$40	2\$375 (85%)	7 500\$00
Total: 3 103	Público	10\$175	2\$00	8\$175 (80%)	25 500\$00
Continente- Açores					
Para: 46 660	Companhia	3\$700	1\$60	2\$100 (57%)	210 000\$00
De: 53 617	Estado	1\$34	0\$40	0\$94 (70%)	94 000\$00
Total: 100 277	Público	5\$04	2\$00	3\$04 (60%)	304 000\$00
Continente-Madeira					
Para: 36 239	Companhia	3\$70	1\$60	2\$10 (57%)	170 000\$00
De: 44 415	Estado	2\$20	0\$40	1\$80 (82%)	145 000\$00
Total: 80 654	Público	5\$90	2\$00	3\$90 (66%)	315 000\$00

Quadro 7

Volume de tráfego, alteração de taxas e balanço anual da alteração (Entre CAM e Colónias)

Nº de palavras/ano		Taxa actual (cêntimos franco ouro)	Taxa Futura (cêntimos franco ouro)	Redução/ palavra (cêntimos franco ouro)	Redução receita/ano (francos ouro)
Angola					
Para: 55 988	Companhia	3,875	2,050	1,825 (47%)	222 000
De: 65 605	Estado	0,575	0,200	0,375 (65%)	45 500
Total: 121 593	Público	4,430	2,250	2,200 (49%)	267 500
Mozambique					
Para: 51 326	Companhia	1,650	1,400	0,160 (16%)	47 000
De: 136 118	Estado	0,350	0,200	0,150 (43%)	28 000
Total: 187 444	Público	2,000	1,600	0,400 (20%)	75 000
Cabo Verde					
Para: 10 715	Companhia	1,500	1,500	0,000 (%)	0
De: 43 534	Estado	0,300	0,200	0,100 (33%)	5 400
Total: 54 249	Público	1,800	1,700	0,100 (55%)	5 400
Guiné					
Para: 10 949	Companhia	2,275	1,500	0,475 (21%)	12 600
De: 15 704	Estado	0,425	0,200	0,225 (53%)	5 950
Total: 26 653	Público	2,700	2,000	0,700 (26%)	18 550
São Tomé					
Para: 6 052	Companhia	23375	2,550	0,825 (22%)	11 650
De: 8 100	Estado	0,575	0,200	0,375 (65%)	5 300
Total: 14 152	Público	3,950	2,750	1,200 (30%)	16 950

Quadro 7 (continuação)

Volume de tráfego, alteração de taxas e balanço anual da alteração (Entre CAM e Colónias)

Nº de palavras/ano		Taxa actual (cêntimos franco ouro)	Taxa Futura (cêntimos franco ouro)	Redução/ palavra (cêntimos franco ouro)	Redução receita/ano (francos ouro)
Índia					
Para: 3 902	Companhia	1,470	1,100	0,370 (25%)	5 420
De: 1 0781	Estado	0,380	0,200	0,180 (47%)	2 650
Total: 14 683	Público	1,850	1,300	0,550 (30%)	8 070
Macau					
Para: 1 884	Companhia	3,400	2,150	1,250 (37%)	4 850
De: 1 992	Estado	0,300	0,200	0,100 (33%)	390
Total: 3 876	Público	3,700	1,300	1,350 (37%)	5 420
Timor					
Para: 764	Companhia	3,950	2,400	1,550 (39%)	2 900
De: 1 099	Estado	0,750	0,550	0,200 (27%)	470
Total: 1 863	Público	4,700	2,950	1,750 (37%)	3 370

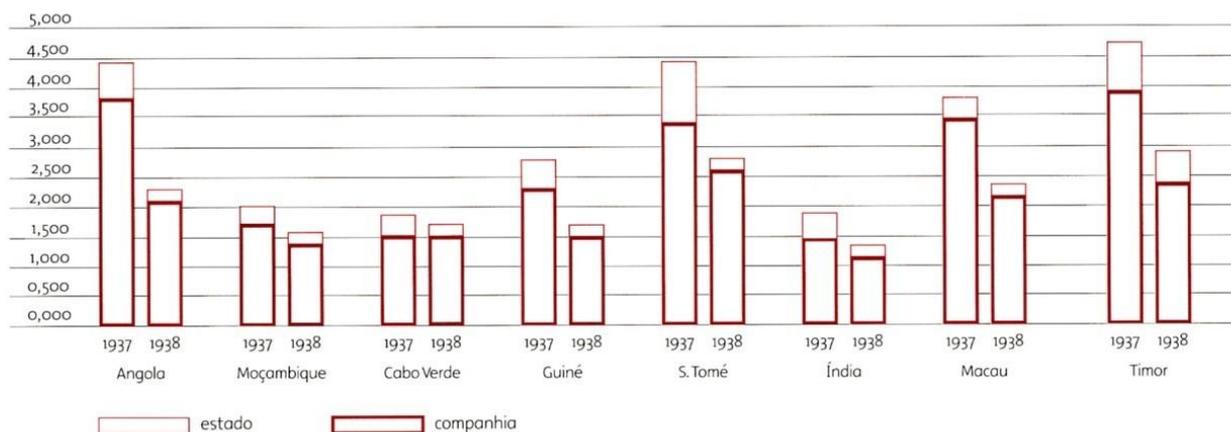
radiotelegrafia em onda curta e as de transmissão por cabo submarino. No Reino Unido, para resolver a questão, fora criada a «Imperial and International Communications L^{td}» que reunia os interesses do rádio e do cabo. Desde Abril de 1938 vigorava a «Taxa Imperial do Post Office» dentro de todo o Império Britânico.

Em Portugal as duas companhias CPRM e Eastern, sendo inglesas, desenvolveram soluções de entendimento como o encerramento dos cabos submarinos na África Oriental Portuguesa, situação que viria a prejudicar o país. A rede de cabos submarinos com pontos de amarração no litoral português era extensa como se verifica no mapa da página 59. Entretanto surgiram novamente problemas com algumas

companhias de cabos, «The African Direct Telegraph Company Ltd.», «The West African Telegraph Company Ltd.» e «The Eastern and South Telegraph C.» que manifestaram intenção de encerrar algumas das suas estações no ultramar português (Bissau, Bolama, Príncipe, S. Tomé, Luanda, Benguela e Mossâmedes). O ministro das Colónias, em documento dirigido ao Presidente do Conselho⁹, indicava como motivo principal para esta intenção a ligação destas companhias à CPRM. Foi nomeada uma comissão com representantes das diversas colónias portuguesas e do continente para propor soluções para as «Comunicações asseguradas pela CPRM, Cable & Wireless e Eastern». As reuniões decorreram entre Junho e Novembro de 1939. Na segun-

gráfico 3

Taxa telegráfica em 1937 e 1938 e sua distribuição pelas companhias de cabo submarino e pelo Estado



da reunião, os delegados da CWL disseram que desejavam levantar ou abandonar alguns cabos e que, para o cabo Lagos-Luanda ser mantido, o governo português teria de assumir os encargos da sua manutenção. Pretendiam ainda:

- A alteração das designações dos nomes das Companhias.
- A obtenção de tratamento privilegiado, de «mais favorecida», e garantias de um volume mínimo de tráfego para a CPRM e CWL.
- A solução da questão pendente dos trânsitos de Moçambique.
- A eliminação da garantia de tráfego mínimo de 175 000 francos ouro, em vigor desde 1935, correspondente ao trânsito em São Vicente (via Santa Helena) com destino à África do Sul e além.

Os delegados dos CTT e do Ministério das Colónias propuseram na terceira reunião que:

- Os cabos Bathurst-Bissau e Lagos-Luanda funcionassem nas actuais condições de exploração.
 - A CPRM tomasse conta da estação terminal de cabos em Luanda e pudesse encerrar a sua estação de TSF da Praia (Cabo Verde).
 - As colónias melhorassem a sua rede de Estações de rádio (TSF).
 - Em futuras negociações com a CPRM fossem tratadas as questões relativas a garantias de exploração das telecomunicações coloniais.
- Na última reunião da comissão o Governo mostrou a posição que já então preconizava e que veio a concretizar-se mais tarde, em 1941, com a criação da Rede Imperial.

Como ponto prévio a esta reunião, a CWL insistira sobre:

- A discussão dos pontos anteriormente apresentados.
- O pagamento de encargos da manutenção do cabo Lagos/Luanda.
- A eliminação do cabo Bathurst/Bissau.
- O pedido de fusão das diversas companhias da África Ocidental em nome da CWL.

Os CTT entendiam ser preciso:

- Coordenar os meios de telecomunicações existentes, complementando a utilização dos cabos e do rádio.
- Rever o sistema tarifário entre os territórios do Império na base de uma tarifa única.
- Estabelecer o serviço radiotelefónico Lisboa-Luanda-Lourenço Marques em condições de acessibilidade ao público.
- Avaliar o aproveitamento das estações radiotelefónicas de Luanda e Lourenço Marques para serviço de radiodifusão nas colónias;
- Rever o sistema tarifário do serviço radiotelefónico no triângulo CAM.
- Fazer a revisão do contrato da Companhia Marconi.

O Eng. Vaz Pinto referiu que o presidente, ao falar de uma tarifa única telegráfica com as Colónias, previra o princípio da garantia de tráfego mínimo por parte do Governo. Questionou se idêntica garantia estava prevista para o serviço radiotelefónico Lisboa-Luanda-Lourenço Marques. Adiantou que a possibilidade da Companhia fornecer os suportes de transmissão para radiodifusão conduziria a um melhor aproveitamento das infra-estruturas e permitiria melhorar a exploração dos restantes serviços.

A CWL, não tendo obtido resposta directa aos pontos que colocara, propôs o adiamento dos trabalhos devido à «nova guerra europeia». ¹⁰ Entendia ser também do interesse do governo português a manutenção do *status quo*, ou seja, dos cabos submarinos existentes. Esta proposta foi aceite e os trabalhos foram suspensos.

O ponto da situação ¹¹, feito em conjunto pelo MOPC e pelas Colónias destacava:

- A principal preocupação dos delegados do Governo fora a de manter, na medida do possível, o *status quo* da situação dos cabos das colónias portuguesas da África Ocidental, mais por razões de segurança do que por necessidade de exploração já que, uma vez aperfeiçoadas as estações de rádio das Colónias, o serviço poderia ser assegurado exclusivamente por essa via.
- Haviam sido tomadas em consideração as razões de ordem económica apresentadas pelas companhias, nomeadamente os encargos suportados para tão pequeno volume de serviço executado. Transigira-se por isso com a eliminação de serviços que não prejudicavam fundamentalmente a segurança dos territórios portugueses e que conduziam a uma redução significativa nos encargos das companhias inglesas de cabos, desde que estas e a CPRM concordassem em coordenar entre si a execução dos mesmos serviços.
- Os trabalhos da comissão habilitavam o Governo a orientar a sua resolução em qualquer altura, logo que as companhias voltassem a apresentar o problema.

Em relatório privado enviado ao MOPC, o AGCT Eng. Duarte Calheiros ¹² referia que:

- a) As Colónias já há muito que se tinham desinteressado da ligação à rede dos cabos submarinos, como provavam diversos casos de desamarração de cabos - de Angola à Cidade do Cabo, da costa de Moçambique ao Cabo e ao mar Vermelho, do cabo que, na ilha de Santiago, ligava São Vicente a Bathurst.
- b) Embora as condições de exploração não permitissem manter economicamente as duas vias, cabo e rádio, para as colónias de baixo tráfego, por razões de segurança e de estratégia das telecomu-

nicações deveriam manter-se os cabos Lagos-Luanda e Bathurst-Bissau, pois serviam importantes colónias.

- c) Devia ser planeado um sistema de «tarifa única» entre quaisquer territórios do Império, a estabelecer com a CPRM, com partilha da tarifa em três partes fixas, qualquer que fosse a via utilizada. Assim se obteria uma redução dos encargos das companhias e dos serviços do Estado, pois acabaria o espírito de concorrência.

Segunda comissão de coordenação das telecomunicações do Império português

Esta comissão¹³, constituída apenas por delegados dos CTT e das Colónias no final de 1939, foi encarregue de prosseguir o trabalho já desenvolvido e preparar futuras acções.

Houve, desde o início, divergências entre os CTT e os representantes das Colónias. Por isso, o ADGC solicita orientação¹⁴ ao MOPC.

Os CTT apresentaram no «Memorial de 18 de Janeiro» as Bases para discussão:

- Coordenação dos serviços existentes.
- Taxa telegráfica única.
- Comunicações radiotelefónicas com os Açores, Madeira, Angola e Moçambique.
- Serviço de radiomunicações com os paquetes fora da zona CAM.
- Estabelecimento duma «Companhia portuguesa de Telecomunicações» (CPT) e duma «via única» nacional, a designar por Telexusa.
- Comparticipação da Nação nas prosperidades económicas e futuras da CPT.

A contra-proposta das Colónias referia:

- A conveniência dos serviços das telecomunicações estarem sob a sua tutela.
- Oporem-se à influência de capitais estrangeiros e por isso à pror-

rogação do prazo da actual concessão às Companhias de cabos e à CPRM, bem como à concessão de exclusivos a entidades particulares, alegando razões de soberania e a promoção do fomento económico.

- Pretenderem manter as estações Rádio COL (Coloniais) de Bissau, Luanda e Lourenço Marques por serem industrialmente remuneradoras.

Não sendo possível conciliar as duas posições, os delegados dos CTT, Oscar Saturnino e Duarte Calheiros, pediram a demissão ao MOPC em Março de 1940.

Embora inconclusivos, os trabalhos desta comissão constituíram a base do processo de organização e exploração das telecomunicações portuguesa que se concretizou em 1941 sob a égide do MOPC, Duarte Pacheco.

«Serviço Telegráfico Imperial»

Na década de 1940 houve significativos progressos na CPRM. Após negociações entre Alexandre Vaz Pinto, Administrador da CPRM, Couto

Quadro 8

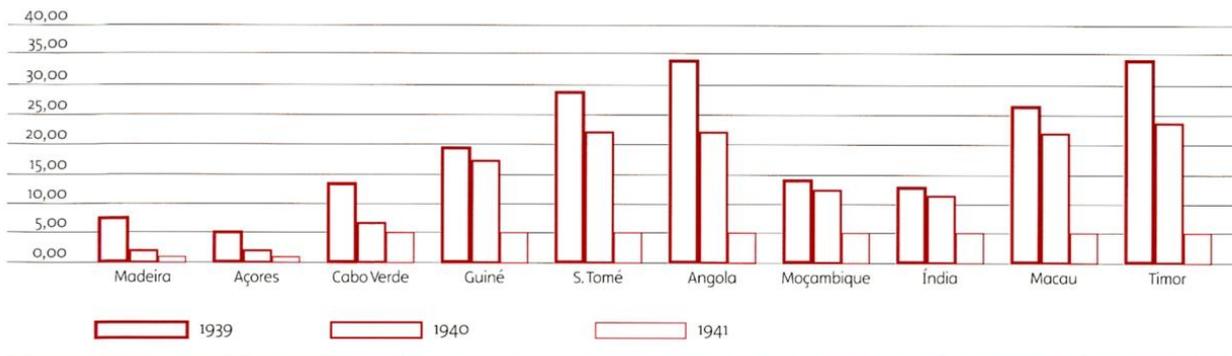
Tarifas da taxa imperial (custo/palavra)

Destino /origem	Tarifa base unitária	Receita da ligação terminal		Receita restante	
		CTT	Colónias	CPRM submarino	Comp. Cabo
Continente	1\$00	1\$00			
CAM	1\$00	\$20		\$80	
CAM/Ultramar	5\$00	\$20	\$60	2\$10	2\$10
Intercolonial	5\$00	\$20	\$60	2\$10	2\$10

Nota: Custo de envio de 1 carta em 1941: CAM, Espanha e Brasil - 1\$00, preço do quilograma de trigo - 1\$62.



gráfico 4
Comparação das tarifas antes e depois da Rede Imperial
custo/palavra (Escudos)



dos Santos na AGCT e o MOPC Duarte Pacheco, foi celebrado em 23 de Agosto de 1941 entre o governo e a CPRM o Convénio de Execução de Serviços Telegráficos, que fixou para as colónias a taxa telegráfica única de 5\$00/palavra. O Executivo comprometeu-se a encaminhar exclusivamente pela Companhia os telegramas de serviço oficial ultramarino e internacional. Iniciou-se o período de confiança mútua com o Governo sendo, a partir de então, a CPRM vista como uma extensão do Estado em matéria de Telecomunicações com a designação de «Via Portucale».

O «Serviço Telegráfico Imperial»¹⁵ intensificou as relações entre os territórios do Império português, oferecendo tarifas [quadro 8 e gráfico 4] acessíveis ao exercício de todas as actividades nacionais. Para assinalar o dia 1 de Setembro de 1941, em que entrou em vigor a nova

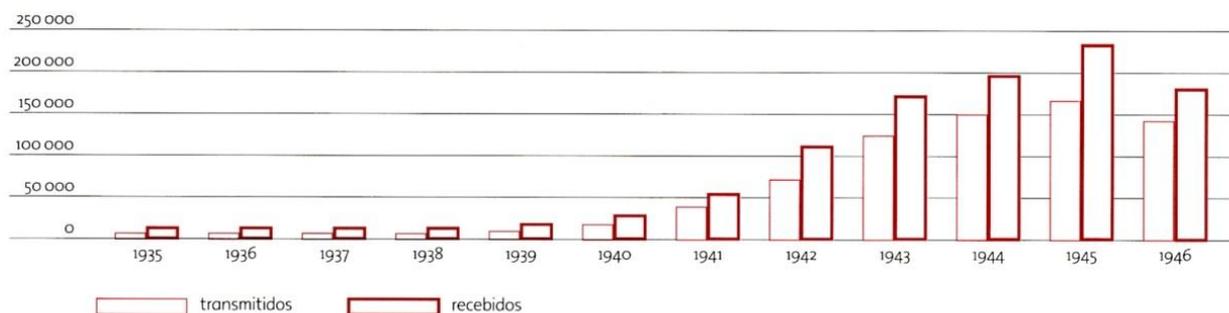
«taxa imperial» da Via Portucale¹⁶, foi oferecida a transmissão gratuita de um telegrama de 10 palavras para qualquer ponto do Império Colonial. A Imprensa noticiou o envio de cerca de 6000 telegramas. Como consequência da criação da Rede Telegráfica Imperial, o tráfego registou uma subida considerável a partir de 1941, como se verifica no gráfico 5.

Os gráficos 8 e 9 apresentam os perfis da evolução do tráfego telegráfico de algumas colónias, agregando-as em termos de maior e menor tráfego.

No início da década de 40, o tráfego para as colónias era já encaminhado maioritariamente via rádio e, em 1948, a sua totalidade usava esta via, excepto para Timor cujo circuito radio-telegráfico só foi inaugurado em 1950.

gráfico 5

Perfil do tráfego telegráfico Ultramar 1935-1946
número de telegramas



O período da segunda guerra caracterizou-se por um enorme crescimento do tráfego radiotelegráfico em Portugal, em consequência não só do corte das ligações terrestres do serviço telegráfico e telefónico com a Europa mas também de Lisboa, capital de um país neutro, se ter tornado numa ponte entre a Europa e o resto do mundo. De 1932 a 1938, transitaram pela CPRM dois milhões de telegramas com 23 milhões de palavras e, de 1939 a 1946, este número cresceu para 7 milhões com 185 milhões de palavras, tendo sido registadas mais de 11 milhões destas em 1945.

Ao contrário do tráfego radiotelegráfico que cresceu até atingir um pico em 1945, o tráfego radiotelefónico sofreu neste período uma quebra. Em paralelo, a radiotelefonía e a radionavegação foram de importância fulcral para dar apoio a centenas de SOS e avisos de perigo naval, durante o período da segunda guerra mundial.

No final da década de 40 o tráfego telegráfico para o ultramar sofreu uma redução. Esta tendência veio a ser contrariada com uma nova descida das taxas telegráficas e telefónicas para as Ilhas e para o Ultramar promulgada em 1951. Nesse ano foram inaugurados os circuitos radiotelefónicos para as cidades de São Paulo de Luanda, Praia e São Tomé e, em 1952, o circuito radiotelefónico para Goa. O circuito radiotelefónico com Lourenço Marques fora estabelecido anteriormente em Dezembro de 1948¹⁷.

Comentários finais

A tarifa da rede imperial permitiu estabelecer um «serviço universal telegráfico» para todos os territórios portugueses. O esforço do Estado, para complementar as vias cabo submarino e rádio, e entre o Estado, a CPRM e as Companhias para otimizar as comunicações, resul-

¹ AG 1476/1/2 e AG 1420/1 do Proc. 2000.1.

² Art. 3º do Dec. Lei 24061 de 23.06.1934.

³ Relatório final da 1ª Comissão em 21.09.1937.

⁴ A ilha de Santa Helena, com 122 km², fica a 1900 Km a oeste do continente africano e a 1300 km a SE da ilha de Ascensão. Foi descoberta por João da Nova em 21/05/1502, mas Vasco da Gama já a visitara na sua viagem para a Índia em 8/11/1497 no dia de Sta. Helena, e foi povoada a partir de 1513. Depois foi colonizada pelos holandeses em 1645, passou para os ingleses, novamente para os holandeses e em 1673 definitivamente para os ingleses. A Companhia das Índias cedeu-a ao estado em 1834. Napoleão esteve aí deterrado entre 1815 e 1821 e morreu lá. Por isso e para o vigiar, os ingleses ocuparam a ilha de Ascensão em 1815. Durante a guerra sul africana albergou também muitos prisioneiros sul africanos e entre eles o general Cronje. O seu porto é Jamestown e comunica com a cidade do Cabo por um cabo submarino. Dela depende a ilha de Ascensão.

⁵ Doc. Manuscrito, dirigido ao Sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, cujo original está arquivado no Proc. 602/1/12, parte 1ª- DSE 5ª.

⁶ Os Correios e Telégrafos das Colónias (CTC) dependiam directamente deste Ministério.

⁷ Doc. AG2227/1/2 assinado pelo Eng. A. Vaz Pinto em 21.09.1937.

⁸ Dec. Lei nº 28415

⁹ Of. nº 53, Parte I, em 21.03.1939.

¹⁰ A Segunda Guerra Mundial deflagrou em Setembro de 1939.

¹¹ Doc. AG4527/1/2, em 30.11.1939.

¹² Doc. AG4526/1/1, em 30.11.1939.

¹³ Portaria Nº 2472DSE52 do Proc. Nº 300/1/1, pelo MOPC em 20.11.1939.

¹⁴ Doc. Ref. AG4820/1/2, do administrador Duarte Calheiros.

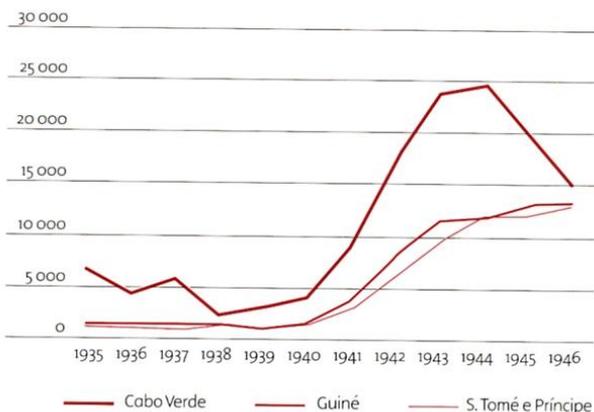
¹⁵ Dec. Lei Nº 31422 de 26.07.1941.

¹⁶ "Marconi - da TSF às comunicações globais" - Miguel Figueiredo de Faria.

¹⁷ Anuário dos CTT, 1949.

gráfico 6

Perfil de evolução do tráfego telegráfico 1935-1946
número de telegramas



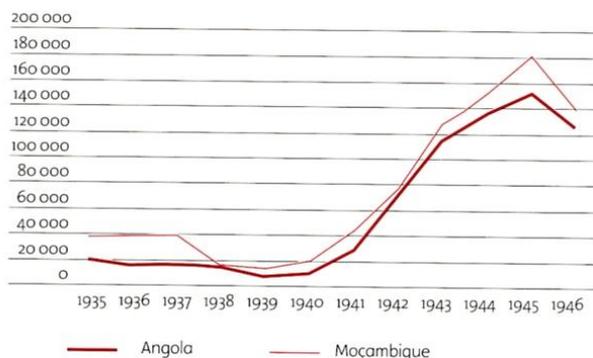
tu num enorme crescimento de tráfego telegráfico, patente nos gráficos 5, 6 e 7.

A «Rede Imperial» foi uma obra notável de Duarte Pacheco que orientou estrategicamente as negociações do abaixamento das tarifas versus redução das taxas de trânsito e que, em simultâneo, incentivou o desenvolvimento dos sistemas de rádio da CPRM, transformados progressivamente em via exclusiva para encaminhamento do tráfego colonial, enquanto os cabos submarinos passaram a constituir a «via de recurso».

Após 1941, prosseguiram as negociações com as companhias de cabos submarinos. A situação só foi totalmente controlada quando, em

gráfico 7

Perfil de evolução do tráfego telegráfico 1935-1946
número de telegramas



1958 e 1959, a CPRM estabeleceu contratos com a Italcable e com a C&W e ficou a coordenar os serviços das três companhias. A gestão centralizada dos dois suportes de transmissão permitiu a utilização racional dos recursos disponíveis, proporcionando tarifas ainda mais reduzidas e melhor qualidade de serviço. O volume de tráfego dos serviços telegráfico e telefónico continuou a aumentar e sofreu um crescimento explosivo a partir da década de 60 com a guerra do ultramar. A evolução sequente do processo será tratada na obra *História das Comunicações na Idade Contemporânea*, promovida pela Fundação Portuguesa das Comunicações, no âmbito de um protocolo com a Universidade Católica.