

International symposium *Angola on the Move: Transport Routes, Communication, and History*,
Berlin, 24-26 September 2003

The copyright for this paper lies solely with the author. Any further circulation requires his or her personal permission (see addresses under [participants --> contributors --> contact list]) as well as full and accurate attribution to the author, Symposium and web location.

As vias de comunicação e meios de transporte como factores de globalização, de estabilidade política e de transformação económica e social: Caso do Caminho-de-ferro de Bengela¹ (Benguela) (1889-1950)

Emmanuel Esteves

I. As vias de comunicação e meios de transporte como factores de globalização, de estabilidade política e de transformação económica e social

Introdução

O nosso estudo é consagrado a uma região conhecida por Zona de Influência do Caminho-de-ferro de Bengela (CFB). O trabalho divide-se em duas partes: o CFB como factor da globalização, da estabilidade política e da transformação económica e social; na segunda parte, as vias de comunicação e meios de transporte vistos pelo nativo.



Mapa 1: Zona de influência do CFB (reprodução de uma fotografia que se encontra no hall do edifício da Caixa de Previdência do Pessoal do CFB em Lisboa).

A região à qual consagramos este estudo cobre as actuais províncias de Bengela, Wambu, Viye, Moxiku e Kwandu Kuvangu². Estimava-se, na época, que estas províncias tinham uma superfície aproximadamente de 123750 km².

¹ Bengela (Benguela): os nomes ou palavras africanos contidos neste texto estão escritos como o locutor autóctone fala e segundo os alfabetos das línguas nacionais de Angola. Um nome ou uma palavra é uma realidade linguística e etnológica. Como realidade linguística, contém uma mensagem verbal cujos signos são os da língua quotidiana. Como realidade etnológica, é uma expressão cultural, é um depósito de informações sobre as actividades económicas e socioculturais e sobre o meio ambiente e físico. Sendo assim, o nome deve ser bem escrito segundo as regras fonológicas da linguística africana e segundo as regras da língua na qual se insere (Kukanda, Vatomene).

mais extensa, dispersa e activa (Madeira Santos 1998: 442), por onde as caravanas do Viye atingiam o Alto Zambeze nas terras do Lovale, na actual província do Moxiku.

Durante muitos anos, os trilhos mantiveram o monopólio de serem as únicas vias de transacções, ligando o interior à costa atlântica. Na conjuntura económica e política da África Austral – a guerra dos Bóeres com os Ingleses – surgiram as estradas carreteiras com os carros bóeres.

A entrada dos Bóeres da África do Sul em Angola, marcou uma nova era na história do transporte. Os bóeres introduziram um elemento mais evoluído tanto na via de comunicação como no transporte: a estrada carreteira e o carro de tracção animal. Começaram a explorar com os seus carros a indústria do transporte para o litoral, tentando eliminar o carregador “indígena” (Hauenstein 1967: 14). No período compreendido entre 1872 e 1896, a sede do distrito de Bengela ficou ligada por estradas carreteiras às regiões do interior (Ndombe Grande da Kizamba, Katombela, Kakonda e Moxiku) cujo preço da travessia de alguns rios era de 50 réis por carga e pessoa. Recordemos que as estradas carreteiras desempenham um papel determinante tanto no domínio económico como no domínio militar. São as campanhas de ocupação estrangeira que aceleram a sua abertura.

Nas duas vias de comunicação acima referenciadas, trilho e estrada carreteira, circulavam o carregador e o carro bóer. Do litoral para o interior e vice versa, caravanas de carregadores, negociantes e carros bóeres em filas indianas subiam as montanhas, entravam nas matas, atravessavam os rios e ribeiros até às regiões afastadas do interior. Eram os únicos meios de transporte que existiam. Em todas as actividades, o meio de transporte mais vulgar era o transporte a ombro. Este, que todos porfiavam em obter, foi convertido e instituído em meio de transporte público; persistira e competira ainda durante muito tempo. Em muitas regiões, os autóctones mochileiros treinados trotavam como se fossem cavalos. Durante séculos, o homem foi o grande veículo de tráfego de mercadorias e de passageiros. O homem era o verdadeiro técnico de transporte; era o único meio de comunicação regular entre a costa ocidental e o sertão.



Fonte: Cf. Galvão, Lopes, ob. cit. p. 11.

Imagem 1: Fonte: Lopes Galvão 1950: 11.

Se o trilho se adaptava ao carregador, a estrada carreteira adaptava-se ao carro de tracção conhecido por carro de tipo bóer. Este foi considerado como o meio de transporte mais evoluído e económico sobrepondo-se ao do carregador. Era um carro de 4 rodas, puxado por numerosas juntas de bois, a que davam o nome de “spanas” (Lopes Galvão 1950: 15). Os bóeres deslocavam-se em comboios de carros puxados por bois, sistema que, graças ao clima e à configuração do terreno, facilitou as suas deslocações até aos confins de Angola (Madeira Santos 1988: 144). No início, foram os únicos a explorar a indústria do transporte para o litoral (ibid.). Foram durante muito tempo as suas únicas indústrias, mas os excessos que cometeram, em matéria de preços, levaram muitos colonos a aprender ou a industrializar autóctones na sua construção e manejo, acabando por se generalizar o sistema (Henrique Galvão, 1929: 100) e se aperfeiçoar.



Imagem 2: Carregador de borracha, reprodução do postal P-2-195 do Arquivo Histórico de Angola em Luanda.

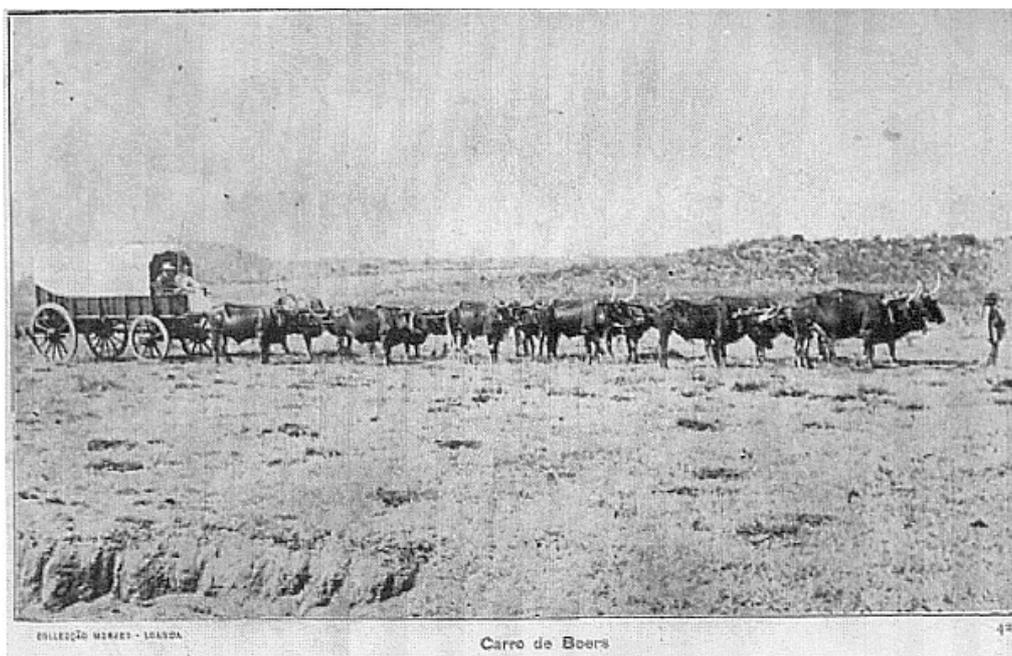


Imagem 3: Carro bóer (reprodução de uma fotografia do Arquivo Histórico de Angola em Luanda).

O tipo de vias de comunicação e os meios de transporte, atrás referenciados, apresentavam inconvenientes e punham em risco todos que se aventuravam nas regiões do interior. As dificuldades eram tantas que tornavam o trabalho penoso e perigoso. As plantas e arbustos de espécies com espinhos e folhas cortantes, as doenças e fome que flagelavam homens e animais, os animais ferozes, a falta de água (nos primeiros 80 ou 100 km a partir do litoral), os ataques e roubo às comitivas do comércio, o peso da carga, o calor, o acidentado dos terrenos, etc. foram os maiores obstáculos que os sertanejos e empregados em serviços de transporte de cargas deviam enfrentar nas longas caminhadas aos confins das regiões do interior (Parreira 1990: 81).



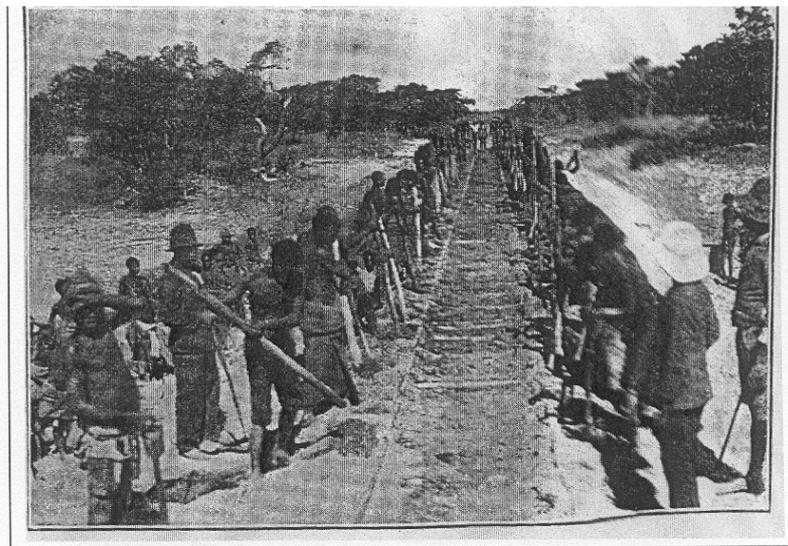
Imagem 4: Passagem do rio Lumpwe. In: Coutinho 1892: entre 515 e 516.

O trilho e a estrada carreteira e os meios de transporte neles aplicados eram morosos e menos económicos; assim, foram considerados incapazes de assegurar o escoamento do volume de mercadorias (borracha cada vez mais em crescimento entre Bengela e Katombela. No porto de Bengela, todas as mercadorias transaccionadas pelo Katombela eram sujeitas a inúmeras baldeações. Essa situação exigia cada vez mais um outro tipo de via de comunicação mais económico, moderno e rápido. Foi nesta óptica que nasceu a ideia de ligar as duas povoações por uma via férrea. O Centro de Angola entrava na era da máquina a vapor com a construção do caminho-de-ferro de Katombela (1889-1893), com a projecção do caminho-de-ferro do Kakonda (1894) e, por fim, com a construção e exploração do CFB (1903-1928).

É de recordar que as informações dos sertanejos portugueses que percorreram as regiões de Leste e Sul de África permitiram a Portugal ter ideias mais ou menos exactas sobre as possibilidades económicas das mesmas regiões e facilitaram as directrizes das linhas férreas. Assim, o Governo português concebeu um caminho-de-ferro que partiria do Olupito para Kakonda e completar-se-ia com três ramais: o primeiro ramal partiria de Kakonda para atingir o Kuvangu e daí prosseguiria até à fronteira de Barotze (Coelho 1899: 313); o segundo ramal partiria de Kakonda ao Viye e prosseguiria até Garanganze (Serão 1900: 220) seguindo os trilhos das caravanas e o terceiro ramal seria o troço de Kakonda a Moçâmedes. A directriz do caminho-de-ferro de Kakonda tendia a aproximar-se, o mais possível, tanto das ricas regiões em minérios e produtos naturais como das rotas com intensas actividades comerciais. Esta directriz foi também a resposta encontrada pela então permanente preocupação dos Portugueses nos Séculos XVII e XVIII de encontrar uma óptima via de acesso às regiões mais ricas da além fronteira leste de Angola, como Garanganze Monomotapa, Chicova, Butwa (Madeira Santos 1988: 140-141 e 153).

Através da construção do caminho-de-ferro de Kakonda, o Governo português pretendia pôr à disposição dessa região uma via que seria uma potente alavanca para o desenvolvimento da região (Madeira Santos, *ibid.*). Tratava-se de conquistar os mercados das regiões mais ricas e, comercialmente, mais importantes não só de Angola mas também do Garanganze e Barotze. Estas eram as regiões de onde provinha a maior quantidade de borracha que abastecia os mercados de Bengela e Katombela, como era daí também, que derivava para o Estado Independente do Congo a quantidade do produto, que levou à sua exportação pelos portos do Estado Livre do Congo. Os concessionários, Henrique de Lima e Cunha e Braz Faustino da Motta recusaram as condições impostas pelo Estado português e este, por sua vez, não conseguiu arrecadar os fundos calculados com base numa sobretaxa sobre a borracha, o álcool, o algodão, etc. para concretizar o projecto de construção do caminho-de-ferro de Kakonda.

No entanto, a descoberta das minas de cobre no Katanga (1901) e o seu escoamento pelo porto do Olupito deram lugar à assinatura do contrato, a 28 de Novembro de 1902, entre o Governo português e a Tanganyika Concessions Company Limited. Os trabalhos de construção, iniciados em 1903, só foram concluídos em 1928 com financiamento totalmente inglês e com mão-de-obra recrutada em vários países de África (Angola, Libéria, Serra Leoa, Senegal, etc.), da Europa (Portugal, Itália, Inglaterra, etc.) e da Ásia (Índia-coolies). Concluída a construção do caminho-de-ferro de Bengela, o Planalto Central e Sul de Angola entraram num verdadeiro movimento (Relatórios do CFB, 1904-1929).



Fonte: Companhia CFB, *O caminho-de-ferro de Benguela. Lobito a mais curta estrada...* ob. cit. p. 18.

Imagem 5: Assentamento da linha de Bengela (fotografia do Arquivo do CFB no Lobito).

É de realçar que, além dos trilhos, estradas carreteiras e linhas férreas, atrás referidos, existiam outros meios de comunicação, tais como a telegrafia sem fio, as linhas telegráficas e os cabos submarinos que não teriam o mesmo impacto que as vias terrestres na vida económica e social dos autóctones. Contudo tiveram uma importância capital na comunicação, por um lado, entre África e a Europa e por outro lado, entre as diferentes regiões de Angola e da República Democrática do Congo.

Em Angola, vários trabalhos de construção das linhas telegráficas foram realizados para ligar as capitais provinciais e os postos administrativos do interior. Angola estava também ligada ao vizinho Congo pela telegrafia sem fio. Paul de Bremaecker, chefe da Missão no Congo, enviou o seguinte telegrama: “Succès complet. La communication est donc établie entre les deux postes de télégraphie sans fil, installés par notre compagnie à

Banana et à Ambrizette.” (Dossier B. n° 363/7 Compagnie de Télégraphie sans Fil, sé Directeur Ravaille, administrateur sé Thys, Bruxelles, 6 déc.1902).

O Mouvement Géographique, retomando a notícia publicada pelo *Essor Economique* de 11 Dezembro de 1902, escreveu o seguinte: “Une importante nouvelle nous arrive télégraphiquement du Congo. Banana et Ambrizette sont liés par télégraphie sans fil Marconi. Ambrizette étant relié par fil télégraphique à St. Paul, il en résultait que l'établissement de la ligne projetée équivalait à la possibilité de rattacher télégraphiquement Banana à Bruxelles. C'est aujourd'hui un fait accompli. La nouvelle est intéressante pour tous ceux qui sont en relations avec le Congo. Alors que précédemment les dépêches ne pouvaient être envoyées utilement que deux fois par mois, lors du passage du bateau allant de Banana à St. Paul ou San Thomé, aujourd'hui, grâce à la jonction nouvelle, on pourra échanger journallement des télégrammes entre la Belgique et l'embouchure du Congo...” (in: *Essor Economique* du 11 déc. 1902).

Entende-se por comunicação, tudo o que possa permitir ligar duas coisas, dois sítios e fazê-los comunicar. Neste caso, todas as vias de comunicação e meios de transporte atrás referidos são, por excelência, meios de comunicação que, a certo nível, aproximam os indivíduos de diferentes origens e os interesses das multinacionais.

Se aceitarmos a definição da globalização tal como Giddens (citado por Sousa Santos, 2001: 31) a define como “a intensificação de relações sociais mundiais que unem localidades distantes de tal modo que os acontecimentos locais são condicionados por eventos que acontecem a muitas milhas de distância e vice-versa”, neste caso a globalização não é um fenómeno novo. Ele tinha começado há séculos atrás em Angola, em geral, e no Planalto Central em particular, tendo-se intensificado com telegrafia sem fio, as linhas telegráficas e a construção do caminho-de-ferro de Bengela, transferindo os capitais para os “novos mundos”. E se concordarmos com as ideias de Fröbel, Heinrichs e Kreye (citados por Sousa Santos 2001: 31) de que os traços principais da globalização são a economia dominada pelo sistema financeiro e pelo investimento à escala global; os processos de produção flexíveis e multilocais; os baixos custos de transporte, revolução nas tecnologias de informação e de comunicação; a desregulação das economias nacionais; a proeminência das agências financeiras multilaterais; etc. então o Planalto Central foi entrando lentamente, mas de uma maneira segura, no processo de globalização.

1.2. O caminho-de-ferro de Bengela como factor de estabilidade política

Através de um olhar interrogativo sobre as directrizes dos traçados das linhas férreas do Planalto Central e Sul de Angola, vêem-se as pretensões económicas, políticas e estratégicas de Portugal sobre a África Central. Percebe-se que a concepção do caminho-de-ferro de Kakonda e o contrato assinado entre o Governo português e a Tanganyika Concessions Company Limited, em Novembro de 1902, tinham sido ditados pela conjuntura económica, política e estratégica da África Central e Austral.

O Governo português teria tomado conhecimento dos conselhos do explorador Stanley que escreveu que “o futuro em África pertencerá à nação que primeiro aí construir linhas férreas de penetração”; e compreendeu que, sendo o caminho-de-ferro o meio mais seguro, poderoso para penetrar, ocupar e proteger as suas possessões ultramarinas, era necessário conceber projectos para a sua construção. Assim, assinara um contrato com uma das mais importantes companhias britânicas na África Central e Austral (a Tanganyika Concessions Company Limited) para a construção e exploração do Caminho-de-ferro de Benguela no Planalto Central.

As regiões do Planalto Central e do Sul de Angola, quer no plano interno quer no plano externo, eram consideradas como regiões de instabilidade política. No plano

internacional, as fricções políticas entre as potências coloniais eram permanentes (1898-1920). A questão das colónias constituía, na Europa, um dos mais importantes assuntos da política externa (Ramos 1994: 135) e os projectos de uma nova partilha da África central fizeram-se periodicamente sentir na diplomacia das duas potências coloniais (Alemanha e Inglaterra) na década de 90 do século XIX e antes da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Porque estas potências consideravam que Portugal não era capaz de desenvolver as suas possessões ultramarinas, assinaram um acordo secreto para dividir, entre si, Angola.

No plano interno, as populações autóctones revoltavam-se (Alamada 1951: 20) contra o açambarcamento do comércio e o controlo das rotas comerciais pelas autoridades militares portuguesas. A situação política nas regiões do Viye, Ombalundu, Wambu, Ngalangi, Moxiku e Lucazi passou de mal a pior, no período de 1890 a 1918. As autoridades militares portuguesas açambarcaram o comércio e pretendiam atacar também Ombalundu e Wambu para terem igualmente não só o controlo do comércio, mas também das rotas comerciais. Os Ovimbundu, senhores das rotas de acesso entre as terras da borracha no leste e na costa atlântica, viram-se ameaçados de serem afastados do comércio. O enriquecimento dos capitães-mores, o recrutamento de carregadores no Wambu para o serviço do governo, a espoliação das populações locais e as constantes ameaças dos soldados portugueses foram as principais causas que agitaram a vida económica que teve reflexo na vida política no Wambu, Ombalundu e Ngalangi de Julho de 1896 até 1904 (Alamada 1951: 77, 78 e 82.). Entre 1911 e 1912, desenhou-se uma revolta generalizada contra a administração colonial e contra os comerciantes nos concelhos do Wambu, Ombalundu, Sambu, Viye e Moxiku. Os caminhos entre Viye e Moxiku eram cortados e reinavam a insegurança e criminalidade, provocadas por colonos (Luiz de Sousa Lopes, a firma Mello Lopes & Companhia).

Entre 1915 e 1916, as ameaças de revolta persistiram no Wambu e no Katundu (entre os Cokwe). O soba Xipala do Ngalangi visitava, constantemente, o rei Mandume dos Oxikwanyama, a quem fornecia grande quantidade de pólvora e armas, ameaçava atacar o posto administrativo do Sambu e obrigava as populações a não obedecer à autoridade portuguesa. Os Cokwe atacaram as forças militares em Katundu em 1916. Entre os Lucazi, a criação do posto militar do Kapwi em 1919 obrigara as populações locais a abandonar as aldeias. A tentativa das autoridades militares de travar a fuga das populações originou fortes combates (Distrito Militar do Moxico, Relatório, 1919).

As fricções políticas internacionais e as revoltas das populações locais foram-se debelando à medida que os carris foram penetrando nas regiões do interior. A garantia dos interesses dos Britânicos no Planalto Central através da construção e exploração do caminho-de-ferro de Bengela pela Tanganyika Concessions Company Limited e a ocupação efectiva e a organização administrativa facilitada pela penetração dos carris nos confins de Angola, tornaram o caminho-de-ferro de Bengela como símbolo de estabilidade política, pois o governo colonial português conseguiu opor as duas potências protagonistas e contrariar toda a intenção da Alemanha e da Inglaterra sobre o Centro e Sul de Angola. Este contrato foi a melhor resposta portuguesa aos acordos secretos assinados entre Alemanha e a Inglaterra. A linha férrea de Bengela, sendo uma linha de penetração, permitiu a Portugal a realização dos projectos coloniais (a ocupação efectiva, a organização administrativa, a colonização, etc.). Com o caminho-de-ferro e com a presença das autoridades coloniais (forças militares e policiais), instalou-se a segurança e acabou-se com os ataques à rede comercial, com a fuga às autoridades, com uma anarquia de liderança no sertão e com as revoltas.

I.3. O CFB como factor de transformação económica e social

A construção das infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias e a nova orientação política provocaram grandes transformações em alguns ramos económicos e criaram uma certa mobilidade na sociedade angolana.

I. 3.1. As transformações económicas

As transformações começaram pela integração das populações na economia colonial cujo processo de integração consistia em transformar as populações autóctones em “trabalhadores assalariados”, inculcando-lhes o espírito do trabalho com vista a contribuir para o desenvolvimento da economia colonial.

Vários sectores económicos – agro-pecuários, indústrias de transformação, comércio, etc. – foram encorajados e estimulados, por um lado, por serem fonte de matéria-prima para a indústria europeia e americana, e de financiamento do aparelho do Estado português e dos investimentos de infra-estruturas e apoio às empresas, e, por outro lado, para garantir o abastecimento dos trabalhadores e o aumento do tráfego ferroviário. As antigas culturas cerealíferas, leguminosas e oleaginosas tinham sido reanimadas e novas culturas hortícolas e de cereal foram também introduzidas, espalhando-se à medida que os colonos se foram fixando nas regiões do interior, por constituírem parte integrante da alimentação dos Europeus (arroz, batata, cebola, cevada, grão-de-bico, ervilha, trigo, etc.). Ainda outros tipos de plantas foram introduzidas e encorajadas por serem culturas ricas (café, sisal, rícino, etc.). Algumas culturas (milho, feijão) tiveram o maior incremento; as outras, por razões climatéricas, técnicas e por relutância dos agricultores autóctones, não tiveram o resultado esperado (café, trigo, etc.) (Esteves 2000: 267 e sg.).

Para melhorar a qualidade das culturas e da produção, introduziram-se novas técnicas (a irrigação, alfaias agrícolas europeias, o uso de adubos e a selecção de sementes). Apesar dessas novas técnicas, apenas as culturas de alimentação de base (milho, feijão e batata doce) da população nativa tiveram mais incremento do que outras culturas consideradas ricas (algodão, gergelim, café, rícino, etc). Entre essa diversificada cultura, destacou-se o milho que adquiriu uma grande importância, desempenhando uma função *sui generis* de verdadeira moeda em curso, quer para o comércio interno e externo; constituía a fonte das receitas do tráfego local de mercadorias da linha férrea e fornecia os recursos pecuniários ao pagamento do imposto indígena (Esteves 2000: 321 e sg.).

No domínio pecuário, os autóctones e diversas empresas (Zambesia Exploring Company Limited, Empresa Oásis, Sociedade Agrícola da Ganda, Benguela Estates Limite, Sociedade Agrícola de Angola) dedicaram-se à criação de gado bovino, caprino, ovino e suíno. Mas, estas empresas acabaram por abandonar esta actividade nos anos 50, excepto a Companhia Agrícola-Pecuária de Angola (Thomas Santos 1945: 125 e sg.).

No ramo industrial, a produção artesanal autóctone cedeu o lugar a pequenas indústrias transformadoras, entre as quais 74% representavam a indústria moageira, nos anos 50. A maior parte destas indústrias eram pequenas iniciativas deficientemente instaladas e apetrechadas, sem peso na balança económica no Planalto Central. As únicas indústrias dignas de menção eram as indústrias açucareiras da Companhia do Açúcar de Angola no Ndombe Grande e a Sociedade Agrícola do Kasekele no Katombela, a indústria piscatória e a Sociedade Fabril de Angola no Kwitu (Esteves 2000: 322).



Imagem 6: Comboio de mercadorias. In: *O Caminho de ferro de Benguela e o Desenvolvimento da África Austral*, 1988: 99.

O comércio espalhou-se por toda a região e, sendo a principal actividade dos colonos, os autóctones tinham sido afastados desta actividade. Para disciplinar e fiscalizar o comércio, as casas comerciais estavam concentradas nas povoações ferroviárias (estações e apeadeiros) e administrativas. A Companhia do CFB introduziu o uso da moeda nas transacções comerciais; mas, a prática de permuta persistiria durante muitos anos. As exportações eram dominadas pelos produtos agrícolas, milho, feijão, sisal, e rícino, com a primazia do milho. As importações eram constituídas pelo carvão, petróleo e seus derivados, cimento, etc., com a primazia do carvão. Para as exportações e importações e para a movimentação das pessoas, a via férrea tornou-se a espinha dorsal de todo o sistema de transporte, no entanto os meios de transporte tradicionais permaneceram, devido à fiscalização de trânsito dos passageiros negros nos comboios e caminhetas e devido à carência dos meios de transporte rodoviários.

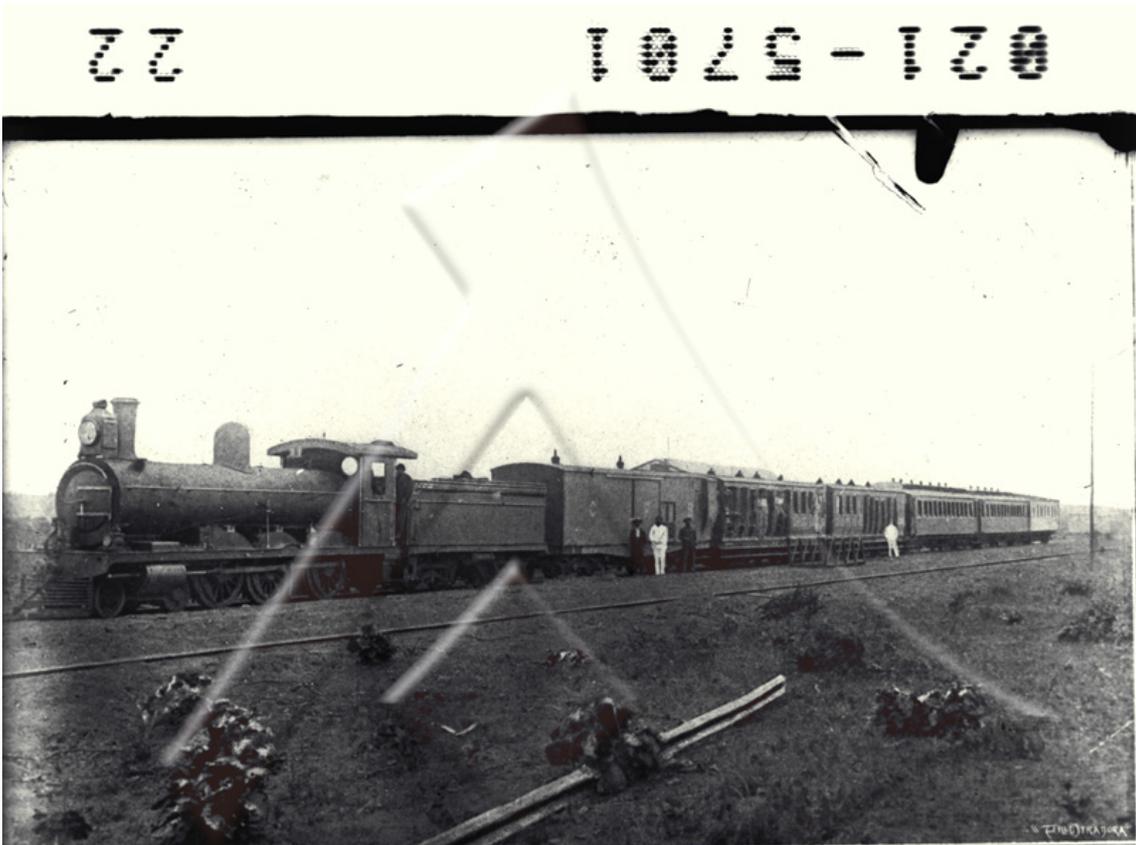


Imagem 7: Comboio de passageiros (reprodução de uma fotografia de Singelmann do Bildarchiv der Deutschen Kolonialgesellschaft, no. 021-5701-22).

I. 3.2. As transformações sociais

Um dos méritos do caminho-de-ferro de Bengela era a criação dos postos de trabalho. Desde o desembarque do material, passando pela construção até à exploração da linha férrea, surgia uma variedade de postos de trabalho. E, dada a fraca densidade demográfica do litoral e a situação política do interior (as feridas da guerra de 1902 ainda não tinham cicatrizado), a firma construtora Griffiths & Company recrutava (1904-1907) os primeiros contingentes de trabalhadores nos países de África Ocidental, Central e Austral (Libéria, Gana, Serra Leoa, Cabo Verde, República Democrática do Congo, Natal) da Europa (Portugal, Reino Unido, Itália, Espanha, etc.) e da Ásia (Índia). Os trabalhadores tinham sido iniciados às novas técnicas, aprendendo várias profissões (mecânico, serralheiro, electricista, maquinista, condutor, guarda-freios, assentador de via, agulheiro, fogueiro, contabilista, guarda de passagem nível etc.). Se na primeira fase da construção da via o recrutamento de trabalhadores locais era difícil, na segunda fase da exploração, a Companhia do CFB era a única companhia no Planalto Central que conseguia atrair jovens nativos e estrangeiros que procuravam melhorar a sua vida (Companhia do CFB, *Relatórios de exploração*, 1905-1953, *Relatórios de Fiscalização*, 1903-1928). Após a conclusão do ensino primário nas escolas das missões, para entrarem no mercado de trabalho, os jovens nativos acorriam primeiramente à Companhia do CFB, solicitando o primeiro emprego onde tinham sido admitidos, aprendendo uma profissão segundo as suas capacidades intelectuais e habilidade, até se tornarem verdadeiros ferroviários. Desta forma, indivíduos de famílias humildes foram-se promovendo e ocupando posições sociais na sociedade colonial.

Com as tentativas falhadas da colonização oficial do Governo português por falta de meios financeiros, a Companhia, além de ter colocado trabalhadores propriamente ditos

para a construção e funcionamento de serviços, conseguiu fixar na Xenga famílias de agricultores portugueses que se tornaram proprietários das suas fazendas e que viviam em condições económicas muito favoráveis. A linha férrea atraiu também europeus de diferentes nacionalidades que se foram fixando e exercendo diferentes profissões nas diferentes localidades do Planalto Central (Companhia do CFB, *Relatório final*, 1952).

O caminho-de-ferro foi elemento integrador de diferentes grupos humanos tornando assim a região do Planalto Central uma região de convergência das culturas, um terreno onde homens partilhavam as experiências profissionais, as convivências interculturais e foram constituindo uma classe operária ferroviária. Fora do ambiente profissional, foram vivendo com os outros grupos sociais (nativos, industriais, comerciantes, agricultores, etc.) de onde nasceram novos elementos sociais e culturais.

Um dos marcos também mais profundos da travessia do caminho-de-ferro de Bengela era o aparecimento de aglomerações ferroviárias. O CFB foi um activo criador de cidades. De Olupito ao Lwawu, criaram-se cerca de 78 estações e apeadeiros. Dada a importância de algumas destas estações, algumas viriam a ter a função administrativa, comercial e industrial e atraíram uma grande parte da população (Olupito, Wambu, Kuvale, Lwena, etc.)

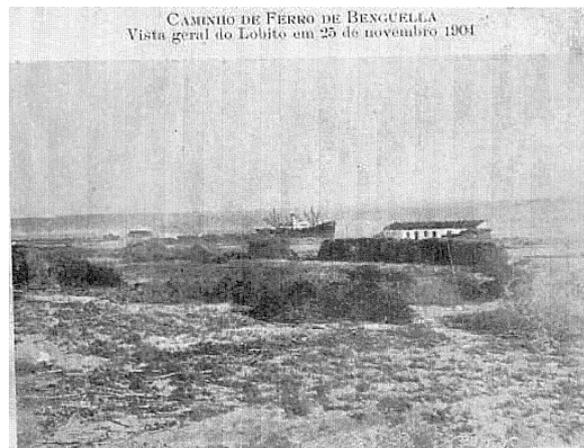


Imagem 8: Lobito em 1904 (reprodução de uma fotografia do Arquivo CFB no Lobito).

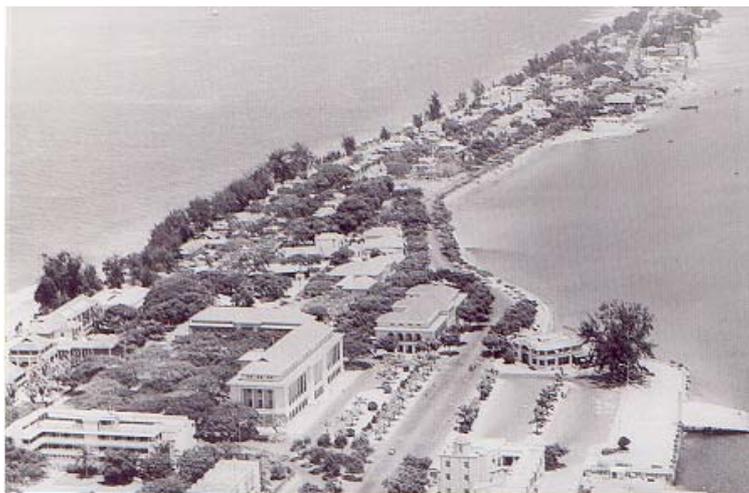


Imagem 9: Vista parcial da cidade de Lobito (Restinga) (fotografia Quitos).

Se o CFB permitiu a Portugal a concretização dos projectos coloniais e impediu que o Planalto Central não escorregasse na esfera de influência de outras potências coloniais, se o CFB era uma fonte de receitas para a administração portuguesa (10% de acções da Companhia + 5% das receitas líquidas da exploração), se o CFB foi um

grande impulsionador de todas as transformações geográficas, económicas e sociais no Planalto Central, como é que o nativo viu todas essas mudanças?

II. As vias de comunicação e meios de transporte vistos pelo nativo

A construção do caminho-de-ferro de Bengela e toda a tecnologia nela implicada não teriam causado medo e trauma, sobretudo na sua fase da construção? Teriam possivelmente causado várias reacções. As primeiras reacções, sem dúvida seriam de medo, de curiosidade e de admiração com respeito a benefícios da tecnologia europeia. Foi com respeito que viram a tecnologia europeia, e viram nela a superioridade do homem branco. Apesar do medo, o nativo não tinha escolha; inserido na economia do mercado capitalista, estava obrigado a aprender essa nova técnica que o punha permanentemente em perigo.

O medo e trauma eram permanentes nos locais de trabalho. Os métodos utilizados para o recrutamento dos trabalhadores, o tratamento sofrido no *chantier* dos trabalhos, os acidentes de trabalho, as doenças, o número de mutilados e de mortalidade deixavam o trabalhador perplexo e em estado de choque. Tanto os primitivos meios de transporte como os novos continuavam a pôr em perigo as vidas humanas. Em geral, na mente de todos os Angolanos, em todos os sectores – económico, agrícola e industrial – o trabalho forçado era praticamente o denominador comum. Todas as transformações políticas, económicas e sociais constituíam um perigo para as populações locais que consideravam o homem branco, que introduziu todas essas transformações, como um elemento mau, perigoso. O branco, era tão mau, que mesmo as suas mercadorias e as suas novas técnicas introduzidas, tinham uma certa potencialidade patológica: se um homem comprasse as mercadorias europeias estava potencialmente em perigo, e estas podem arrastar o homem para a perturbação do espírito.

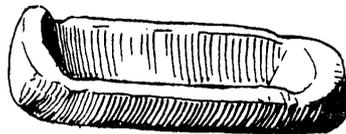


Imagem 10: *Hamba Kwanza*. In: Areia 1985: 236 (Fig. 26b).



Imagem 11: CFB (reprodução de uma fotografia do Sr. Amílcar Lopes).

As antigas e as novas vias de comunicação, as técnicas modernas, os sectores produtivos e os produtos europeus eram considerados como doenças. Assim, os autóctones procuravam meios para se protegerem. Assim, encontram no cesto de adivinhação os objectos manufacturados, como a canoa evocando os espíritos de

Kwanza, designada como *hamba kwanza* (a doença da canoa). Isto significa todas as doenças que vieram de longe e que atravessaram a água, em particular as que os Europeus tivessem trazido (Areia 1985: 236). Esses pormenores verificam-se nas informações de Hambly e Tucker sobre os Ovimbundu. Entre os Ovimbundu, a canoa anunciaria a vinda de desgraça, enquanto para Tucker a desgraça já estava aí. Mesquitela Lima, também lhe deu o mesmo significado. Quando kwanza aparece em cima do cesto, isto significa que alguém teria vindo com um branco ou com o espírito do Branco Cimbali. White (citado por Henriques 1997: 482-483), em 1940, registou as *hamba sitima* (caminho-de-ferro) e as *hamba ndeke*. Como se vê, os meios modernos de transporte não eram benéficos para as populações; eram apenas doenças que se vinham juntando a outras doenças trazidas pelo branco.

Além das vias de penetração (o rio Kwanza, linhas férreas, estradas) terem causado, os sectores económicos traumatizaram as populações. O trauma era tal que os Angolanos criaram um mito à volta de um homem forte, alto e valente, ao serviço dos colonos, que andava com o saco às costas e com uma faca na mão para cortar as cabeças dos negros e as massas (cérebro) eram extraídas para mover/ou lubrificar as máquinas. Esse homem mítico existe em muitas línguas nacionais de Angola: em kikoongo, *kifumba* (sing., *yifumba*, pl.); em kimbundu *kifumbe*, em umbundu, *katokhōla* (sing.); em cokwe, *thalyanga* (sing.). Entre os meses de Abril e Julho, quando o capim estava muito alto e antes das queimadas, aconselhava-se as pessoas a não andarem sós, pois era o período mais propício para raptar as pessoas (eram sobretudo os meses de recrutamento dos trabalhadores).

Se entre os Cokwe, por exemplo, os negros eram apanhados e cortavam-lhes as cabeças cujas massas (cérebro) eram extraídas para moverem as potentes máquinas de extracção dos diamantes, entre os Ovimbundu, os Kimbundu e os Bakoongo, o cérebro extraído fazia funcionar as locomotivas/ou os engenhos que se encontravam nas fazendas dos colonos. O *kifumba*/ou *katokhola* simbolizava a opressão colonial, o aparelho administrativo e seus representantes (europeus ou negros).

Conclusão

Apesar do caminho-de-ferro ter beneficiado poucos negros, ele esteve na base da globalização, da estabilidade política, das mudanças económicas e da mobilidade e promoção social da região.

Bibliografia

- Almada, José d', 1951: *Para a historia do Caminho-de-ferro de Benguela*, Lisboa.
- Amaral, Ilídio do, 2000: *O Rio Cuanza (Angola), da Barra a Cambambe: Reconstituição de aspectos geográficos e acontecimentos históricos dos seculos XVI e XVII*, Lisboa.
- Areia, M.L. Rodrigues de, 1985: *Les Symboles Divinatoires. Analyse socio-culturelle d'une technique de divination des Cokwe de l'Angola (Ngombo ya Cisuka)*, Coimbra.
- Capelo, Hermegildo e Ivens, Roberto, 1998 (1886): *De Angola à contracosta*, 2 vols, Mira-Sintra.
- Coelho, G. Gomes, 1899: "Caminho-de-ferro de Lobito á fronteira de Angola", *Portugal em África* 6: 312-315.
- Companhia do CFB, 1905-1952: *Relatório da Exploração*. Lobito.
- Companhia do CFB, 1905-1952: *Relatório de Fiscalização*. Lobito.
- Companhia do CFB, 1953: *Uma Experiência de Colonização em Angola. Relatório final*, Lisboa.
- Coutinho, Gago, 1972: *Obras completas*. Vol. I: *Obras técnicas, científicas e históricas (1893-1915)*, Lisboa: JIU.
- Distrito Militar do Moxico, Relatório da revolta dos Luchazes no mês de Fevereiro 1919. In: cx. 305: Correspondência diversa, Arquivo Histórico Nacional de Angola, Luanda (AHA), Distrito Militar do Moxico.

- Esteves, Emmanuel, 2000: O caminho-de-ferro de Bengela e o Impacto Económico, Social e Cultural na sua Zona de Influência (1902-1952). Tese de Doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Galvão, Henrique, 1929: *Huíla (Relatório)*. N.V. Famalicão.
- Galvão, Lopes, 1950: *Evolução dos meios de transporte nos países coloniais*, Lisboa
- Hauenstein, Alfred, 1967: *Les Hanya. Description d'un groupe ethnique bantoue de l'Angola*, Wiesbaden: Steiner (Studien zur Kulturkunde 19).
- Henriques, Isabel Castro, 1997: *Percursos da Modernidade em Angola. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*, Lisboa: IICT.
- Kukanda, Vatomene, 1995: Le nom de Jinga dans l'Anthroponymie Bantu. Communication présentée à Paris au Colloque sur la Reine "Jinga Mbande".
- M'Bokolo, Elikia, 1992: *Afrique noire. Histoire et Civilisations*. Tome II: *Siècles XIX-XX*, Paris: Hatier.
- Nowell, Charles E., 1982: *The Rose-colored map*, Lisboa: JICU.
- O Caminho de ferro de Benguela e o Desenvolvimento da África Austral*, 1988.
- Parreira, Adriano, 1990: *Economia e sociedade em Angola na época da rainha Jinga (século XVII)*, Lisboa.
- Ramos, Rui, 1994: *A segunda fundação (1890-1926)*, Lisboa (*Historia de Portugal*, Direcção de José Mattos, vol. 6).
- Santos, A. C. Valdez Thomas, 1945: *Angola coração do império*, Lisboa: A.G.C.
- Santos, Boaventura de Sousa, 2001: *Os processos da Globalização*. Edições Afrontamento (*Globalização. Fatalidade ou Utopia*, Direcção de Boaventura de Sousa Santos).
- Santos, Maria Emília Madeira, 1988: *Viagens de exploração terrestre dos Portugueses em África*, 2ª ed. Lisboa.
- 1998: *Nos Caminhos de África. Serventia e Posse. Angola Século XIX*, Lisboa: IICT.
- Serrão, Manuel Francisco da Costa, 1900: "Systema ferro-viario de penetração em Africa. Linha do Sul de Angola. Missões de Estudos (1895-1897)", *Revista de Obras Publicas e Minas XXXI* (367-369), Julho-Setembro: 211-351.